ROYAUME DU MAROC
MINISTERE DE L'INTERIEUR
AGENCE URBAINE DE CASABLANCA

PLAN DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE ET
SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT URBAIN
DE LA WILAYA DU
GRAND CASABLANCA

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT URBAIN DU GRAND CASABLANCA

Rapport Justificatif

Juillet 2008

Agence Urbaine de Casablanca (AUC), 18 Boulevard Rachidi, Casablanca
Directeur : M. le Gouverneur Allal SAKROUHI
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), 15 rue Falguière 75015 Paris
Directeur Général : M. François DUGENY

SOMMAIRE

Avant-Propos : Le cadre juridique du SDAU

Introduction : L'ambition d'une grande métropole mondiale 1

I - Les Défis pour une métropole mondiale 3

I.1. Le défi du développement économique 3
I.2. Le défi de la cohésion sociale 19
I.3. Le défi démographique : Logements, Emplois et Equipements 29
I.4. Le défi des Transports 37
I.5. Le défi du développement urbain 55
I.6. Le défi environnemental : nature, nuisances, assainissement, déchets 71
I.7. Le défi de l'équipement d'une grande métropole 99

II - Les Objectifs pour un développement durable 109

II.1. Economique : demeurer la locomotive économique du Maroc 109
II.2. Social : vivre mieux dans une métropole mieux équilibrée 113
II.3. Environnemental : un cadre de vie nettement amélioré 114
II.4. Une Vision d'avenir pour une métropole exemplaire 117

III. Le Parti d'Aménagement 121

III.1. S'inscrire dans les orientations nationales d'aménagement du territoire 122
III.2. S'articuler avec la région voisine Chaouiya - Ourdigha 122
III.3 mettre à niveau la ville centre (Casablanca) 125
III.4. Organiser la croissance à partir des pôles périphériques 125
III.5. Organiser le développement économique le long de nouveaux axes et de pôles spécifiques 126
III.6. Implanter des équipements majeurs de dimensions régionale, nationale et internationale 127
III.7. Doter la métropole d'un réseau de transports de masse complet et cohérent 127
III.8. Mailler le réseau routier en cohérence avec l'organisation polycentrique 128
III.9. Equiper la métropole pour l'assainissement et organiser le secteur des déchets 128
III.10. Prévenir les risques et préserver la nature par une trame régionale d'espaces ouverts 135

IV. L'organisation du territoire **137**

IV.1.Un développement urbain de qualité et polycentrique 137
IV.2.Un développement économique sur des axes majeurs et des pôles spécifiques 168
IV.3.Une offre de transports complète et cohérente 185
IV.4.Des équipements majeurs de dimensions régionale, nationale et internationale 196
IV.5.Des solutions durables pour l'assainissement et les déchets 205
IV.4.Une trame verte qui structure le développement métropolitain 209

V.3. L'utilisation des sols **216**

V.1. Présentation générale de la carte de destination des sols 216
V.2. Signification des postes de légende de la carte de destination des sols 219
V.3. Les chiffres de l'utilisation des sols par Préfecture et Province 228

VI – La mise en œuvre du SDAU **233**

VI.1.Les phases de mise en œuvre et les actions programmées 233
VI.3. Les mesures légales, administratives et institutionnelles recommandées 241

ANNEXES **249**

A.1. Les phases d'élaboration du schéma directeur 250
A.2. La démarche d'élaboration du schéma directeur 252
A.3. L'équipe technique 255

Liste des Tableaux

T1. Principaux chiffres de l'occupation des sols dans le Grand Casablanca en 2004 63
T2. L'urbanisation en 2004 dans le Grand Casablanca par Préfecture et par Province 63
T3. Indicateurs de densité en 2004 dans le Grand Casablanca par Préfecture et par Province 63
T4. Les besoins non satisfaits en établissements destinés à la jeunesse en 2004 103
T5. Les équipements culturels dans la région du Grand Casablanca en 2004 105
T6. Evolution de la population 2004 – 2030 par Préfecture et Province 142
T7. Utilisation des sols dans la Préfecture de Casablanca 228
T8. Utilisation des sols dans la Préfecture de Mohammedia + Mansouria 229
T9. Utilisation des sols dans la Province de Nouaceur 230
T10. Utilisation des sols dans la Province de Mediouna 231
T11. Utilisation des sols dans le Grand Casablanca (Total) 232

Liste des Cartes

01. Emprises industrielles et commerciales en 2004 5
02. Principaux pôles commerciaux à Casablanca en 2006 9
03. Qualité agronomique des sols 13
04. Les bidonvilles en 2004 21
05. Evolution de la population entre 1994 et 2004 33
06. Evolution du nombre de ménages entre 1994 et 2004 35
07. Trafic routier à l'heure de pointe du matin en 2005 39
08. Infrastructures portuaires et ferroviaires au Maroc 47
09. Un siècle d'expansion urbaine 57
10. Pression urbaine entre 1986 et 2004 61
11. Patrimoine architectural du centre de Casablanca 67
12. Patrimoine et enjeux de paysage 69
13. Littoral, séquences : les dominantes actuelles 73
14. Forêts et espaces verts urbains 75
15. Enjeux de trame verte 79
16. Principales nuisances et pollutions industrielles 91
17. Etablissements potentiellement à risques technologiques 97
18. Options fonctionnelles et axes de développement du SOFA 123
19. Parti d'aménagement : cadrage sur Casablanca 129
20. Parti d'aménagement : les pôles périphériques 131
21. Organisation du territoire en 2030 133
22 Structure urbaine en 2030 143
23 Un développement urbain de qualité pour Casablanca 147
24 Une nouvelle ambition pour Mohammedia 149
25 Un littoral préservé et mis en valeur 153
26 Schéma de développement stratégique du littoral 155
27 Schéma de verticalité 161
28 Déploiement des activités 173
29 Nouvelles centralités économiques dans la ville de Casablanca 175
30 Infrastructures logistiques et portuaires 183
31. Schéma routier à terme 187
32. Réseau de transports de masse, à terme 191
33. Réseau de transport de masse et voirie, à terme 193
34. Grands équipements structurants, implantations retenues 201
35. Espaces verts 203
36. Assainissement et déchets 207
37. Trame verte 211
38. Des espaces boisés et des espaces préservés 213
39. Destination générale de sols 217
40. Phasage, situation en 2004 235
41. Phasage, situation en 2020 237
42. Phasage, situation en 2030 239

Dahir portant loi n°1-84-17 du 25 janvier 1984 (21 rebia II 1404) relatif au Schéma Directeur d'Aménagement Urbain du Grand Casablanca

Article 1 - Le territoire de la Wilaya de Casablanca est soumis à l'obligation d'établissement d'un schéma d'urbanisme et d'aménagement couvrant l'ensemble des préfectures comprises dans son périmètre.

Article 2 - Le schéma directeur d'urbanisme et d'aménagement urbain sus-visé est un document graphique et d'orientation du développement urbain qui définira notamment :

1° Les choix et les options d'aménagement qui doivent régir le développement harmonieux économique et social de la zone ;

2° L'affectation des espaces réservés à des modes d'utilisation déterminés ;

3° Les normes et les règles administratives et techniques devant présider à l'établissement des plans de zonage et des plans d'aménagement ;

4° Les instruments institutionnels nécessaires à la bonne exécution des options du schéma directeur ;

5° La programmation des actions inhérentes à la réalisation des objectifs arrêtés.

Article 3 - Le schéma directeur et d'aménagement de la Wilaya de Casablanca est établi par le ministre de l'intérieur après avis des assemblées préfectorales et du conseil de la communauté urbaine. La délibération portant avis est prise dans un délai de deux mois à partir de la date de notification du projet par l'administration aux présidents de ces collectivités.

Les extraits des délibérations sont transmis au Wali de Casablanca à charge pour ce dernier de les présenter au ministre de l'intérieur dûment assortis de ses appréciations.

Le défaut de transmission de ces documents équivaut à l'acquiescement tacite.

Article 4 - Le schéma directeur et d'aménagement de la Wilaya de Casablanca est approuvé par décret pris sur proposition du ministre de l'intérieur après avis du ministre de l'habitat et de l'aménagement du territoire, du ministre de l'équipement et du ministre des finances.

Article 5 - Les plans d'aménagement des communes urbaines et les plans de développement des centres ruraux objet du schéma directeur et d'aménagement, tels qu'ils sont définis et régis par la réglementation en vigueur, sont mis à l'étude au plus tard trois mois à compter de la date de publication du décret d'approbation.

Article 6 - Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent dahir qui sera publié au Bulletin officiel.

Avant – Propos : Le cadre juridique du SDAU

Le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) du Grand Casablanca est régi par les dispositions du Dahir portant Loi n°1-84-17 du 25 janvier 1984 (21 rebia II 1404).

Périmètre

Le périmètre couvert par le présent Schéma Directeur d'Aménagement Urbain comprend la totalité du territoire de la Wilaya du Grand Casablanca telle qu'il était délimité au 1er janvier 2008 ainsi que le territoire de la commune de Mansouria relevant la province de Benslimane.

Elaboration

La Loi dispose que le projet de SDAU de la Wilaya du Grand Casablanca est établi par le Ministre de l'Intérieur.

Avis des collectivités

L'administration notifie le projet de SDAU ainsi élaboré aux présidents des assemblées préfectorales et du conseil communal de Casablanca. Les assemblées préfectorales et les conseils communaux de Casablanca et de Mohammedia disposent alors d'un délai de deux mois, à partir de la date de notification, pour émettre, par une délibération, leur avis sur le projet de SDAU qui leur est soumis. Les extraits des délibérations sont transmis au Wali du Grand Casablanca qui les présente au Ministre de l'Intérieur dûment assortis de ses appréciations. Le défaut de transmission de ces documents équivaut à l'acquiescement tacite.

Approbation

Le SDAU du Grand Casablanca est approuvé par décret pris sur proposition du Ministre de l'Intérieur après avis du Ministre de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire, du Ministre de l'Equipement et du Ministre des Finances.

Effets juridiques

L'Etat, les collectivités locales, les établissements publics et les personnes morales de droit privé dont le capital est souscrit entièrement par les personnes publiques précitées sont tenus de respecter les dispositions du schéma directeur d'aménagement urbain.

Aucun projet de lotissement ou de groupe d'habitations ni aucun projet de construction ne peut être autorisé en l'absence d'un plan d'aménagement ou d'un plan de zonage compatible avec les dispositions relatives aux zones nouvelles d'urbanisation et à la destination générale des sols édictées par le SDAU.

Les plans de zonage, les plans d'aménagement et les plans de développement doivent respecter les dispositions du SDAU.

Les plans d'aménagement, les plans de zonage et les plans de développement applicables à des territoires faisant l'objet d'un schéma directeur d'aménagement urbain et homologués à la date de publication du texte approuvant ce schéma directeur, continuent à produire leurs effets sous réserve que leurs dispositions soient compatibles avec les options du SDAU.

Introduction :

L'ambition d'une grande métropole mondiale

Casablanca et sa région occupent depuis plus d'un siècle une place centrale dans le développement du Maroc, aussi bien sur le plan économique que sur le plan culturel. Ils ont conquis, au fil des ans, le statut de locomotive économique du Maroc, de principal centre d'innovation et création, de principal lieu d'intégration et d'échanges, et de symbole de l'ouverture du pays sur le monde.

Un enjeu majeur pour le Maroc

Le développement futur du Grand Casablanca, surtout au cours des 20 prochaines années, représente de ce fait un enjeu majeur pour le Royaume. Car le Grand Casablanca va être, en quelque sorte, le fer de lance de la stratégie mise en place par l'Etat marocain – dans le contexte de la mondialisation et des aléas énergétique et climatique - pour moderniser le pays, attirer des investissements et des entreprises, rehausser le niveau de formation et de technicité, assoir une harmonie sociale durable et affronter les défis énergétiques et environnementaux.

Une stratégie ambitieuse au niveau régional

C'est pourquoi les acteurs du Grand Casablanca se sont accordés sur une stratégie ambitieuse, visant à hisser Casablanca au rang d'une grande métropole mondiale, exemplaire par son dynamisme, sa créativité et son attractivité.

La stratégie consiste à créer une offre métropolitaine nouvelle intégrant les dimensions économique, sociale, environnementale et de gouvernance, corrigeant les faiblesses héritées du passé, et développant de nouvelles possibilités pour l'activité et la vie sociale, dans le respect de l'environnement et dans un esprit de durabilité.

Le territoire du Grand Casablanca est un support important de cette stratégie. Il faut y créer une offre foncière nouvelle, supérieure sur les plans aussi bien quantitatif que qualitatif, pour accueillir le développement des entreprises et de l'habitat. Il faut aussi inscrire dans le territoire de nouveaux équipements, de superstructure (grands équipements structurants) et d'infrastructure (transport, logistique, assainissement,..). Il faut corriger les faiblesses héritées du passé en résorbant l'habitat précaire et les sites économiques dégradés. Il faut enfin réhabiliter et préserver le patrimoine naturel et bâti.

Un SDAU en rupture avec les approches passées

Le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain constitue la transcription spatiale de cette ambition et de cette stratégie. Et c'est parce que le contexte a changé et que l'ambition et la stratégie sont nouvelles, que ce nouveau SDAU est foncièrement différent des plans d'urbanisme qui l'ont précédé.

Les plans de la première moitié du XXème siècle (Plan Tardif 1912, Plan Prost 1917 et 1930) devaient essentiellement prendre en compte l'impératif de développer le port, la fonction commerciale, l'habitat des populations européennes, et l'affirmation du pouvoir et du style du protectorat.

Les plans des années 1940 et 1950 (Courtois 1944, Ecochard 1946 à 1952) devaient organiser le développement industriel de la ville et trouver des solutions pour répondre à la croissance forte de la démographie et de l'habitat (trame 8 x 8 et extension linéaire).

Le SDAU de 1985 (le dernier en date) devait quant à lui assurer les conditions d'une meilleure maîtrise de la ville à travers un maillage du tissu urbain par des centres administratifs et des équipements et par une première ligne de transport urbain de masse, et affirmer le pouvoir de l'Etat par des projets phares.

Le nouveau SDAU doit assurer le hissage du Grand Casablanca au rang d'une grande métropole mondiale, harmonieuse et « durable ». C'est un challenge très différent de ceux des schémas passés.

La réalisation de cette ambition passe par un effort d'équipement sans précédent – notamment transports et grands équipements structurants-, par le décongestionnement de la ville-centre, la déconcentration de l'activité et de l'habitat en périphérie, une offre foncière à la hauteur des besoins, la correction des déséquilibres spatiaux (en faveur de l'Est), et des projets de développement urbain qui améliorent l'image de la métropole (Anfa, Sidi Moumen, Zenata..).

Un schéma de l'intégration sociale

L'impératif de « durabilité » qui est dicté par la nouvelle stratégie donne une grande priorité à la question sociale. Le Grand Casablanca ne peut conquérir durablement le statut de grande métropole mondiale s'il ne fonde pas son projet sur la mise en place d'une véritable harmonie sociale.

C'est la raison pour laquelle cette question a été mise au cœur du nouveau SDAU qui préconise un ensemble de dispositions à cet égard, notamment :

- L'équilibre entre l'Est et l'Ouest : à l'opération de développement du site de l'ancien aérodrome d'Anfa doivent répondre des opérations tout aussi ambitieuses à Sidi Moumen et à Zenata ;
- L'équilibre entre le centre et la périphérie : les nouveaux pôles urbains en périphérie doivent être dotés de grands équipements structurants et bénéficier d'une qualité urbaine du meilleur niveau ;
- La résorption de l'habitat précaire, des bidonvilles, des bâtiments menaçant de ruine, en totalité sur la période couverte par le SDAU ;
- La préservation de la santé publique à l'échelle urbaine et régionale par l'instauration de coupures vertes systématiques entre les zones d'habitat et d'activités industrielles nuisantes, par la préservation contre les risques naturels et industriels, et par des solutions radicales des questions d'assainissement et de déchets.

I - Les Défis pour une métropole mondiale

Pour accéder à un développement qualitativement nouveau et durable, le Grand Casablanca doit affronter un ensemble de défis fortement corrélés entre eux, et qui sont ceux :

- du développement économique ;
- de la cohésion sociale ;
- de la croissance démographique ;
- des transports des personnes et des marchandises ;
- du développement urbain ;
- de l'environnement ;
- du niveau d'équipement.

La présente section présente ces différents défis et décrit, pour chacun d'entre eux, les paramètres qu'il faut prendre en considération.

I.1. Le défi du développement économique

Des perspectives globales positives dans le cadre de la mondialisation

Le Maroc a profondément modernisé son économie au cours des 20 dernières années, en développant des activités industrielles et de services et en libérant l'initiative privée par une série de réformes qui se poursuivent encore. Il a également réalisé un ensemble de grandes infrastructures – routes, ports, électricité, …- pour mieux accompagner les changements structurels en cours. Le Maroc a enfin conclu un ensemble d'accords de partenariats et de libre échange, notamment avec l'Union Européenne, les Etats-Unis et un ensemble de pays arabes et méditerranéens.

Ces avancées ont été réalisées dans le cadre de la stratégie mise en place par l'Etat marocain pour mieux positionner le pays dans le contexte de la mondialisation.

De fait, les perspectives économiques qui s'ouvrent au Maroc dans le cadre de la mondialisation s'annoncent prometteuses compte tenu du chemin parcouru et des avantages comparatifs par rapport aux autres pays de la région. Ainsi le Maroc peut ambitionner de jouer au moins un rôle de plate-forme arrière pour le grand marché européen.

Ce positionnement ouvre pour les deux prochaines décennies de nouvelles perspectives de développement pour le Grand Casablanca qui devront être prises en compte afin d'inscrire la métropole dans la compétition mondiale. La capitale économique du Maroc est en effet la seule grande métropole du pays qui soit capable de rivaliser avec les places concurrentes de la région.

Pour ce faire, elle doit offrir une meilleure qualité d'accueil des entrepreneurs et des investisseurs, par un immobilier d'entreprise et des parcs d'activités modernes, une fluidité de l'offre, une main d'œuvre de qualité, des synergies renforcées et une forte attractivité aussi bien pour les investisseurs et les touristes que pour la main d'œuvre la plus qualifiée.

Mieux accueillir le redéploiement de l'activité industrielle

70% des emplois industriels du Maroc se trouvent concentrés sur 130 km de côte sur l'axe urbain Casablanca – Kenitra. La moitié environ de ces emplois sont affectés aux secteurs textile et agro-alimentaire qui se caractérisent par une main d'œuvre abondante et peu qualifiée et des moyens de production peu développés.

Dans cet espace économique, le Grand Casablanca pèse de manière déterminante, avec la moitié des exportations et des emplois industriels du pays.

L'industrie connaît des mutations importantes dans le Grand Casablanca, à la fois sur le plan des branches d'activités, du déploiement géographique et de la qualité des implantations.

Sur le plan des branches, les secteurs à main d'œuvre abondante peu qualifiée et à moyens de production rudimentaires (textile, agro-alimentaire) se restructurent et perdent des emplois alors que des activités plus sophistiquées (électronique, électricité) sont en développement.

Sur le plan spatial, les plus anciennes zones industrielles très proches du centre de Casablanca font apparaître des bâtiments en friche alors que de nouvelles installations industrielles se développent en périphérie.

Sur le plan de la qualité des installations, les nouvelles zones d'activité sont de mieux en mieux conçues et accueillent de plus en plus d'entreprises internationales.

Bien que ce mouvement soit encore mal maîtrisé (implantations industrielles non réglementaires, nouvelles ZAE projetées sur des sites inappropriés,..), il témoigne d'une vigueur et d'un potentiel bien réel. La maîtrise de ce mouvement, notamment sur le plan spatial et sur celui de la qualité des ZAE représente un enjeu majeur pour l'avenir.

Il convient notamment de :

- Mieux équiper les quartiers industriels anciens en infrastructures de base (voirie, assainissement, réseaux de télécommunication, aménagements et services divers…) ;
- Mieux maîtriser la chaîne de réalisation des nouvelles ZAE – documents d'urbanisme, autorisations administratives, conception, aménagement, réalisation, accueil...- ;
- Maîtriser les coûts du foncier dans les sites prévus pour accueillir des ZAE ;
- Freiner les implantations « sauvages » non prévues dans les documents d'urbanisme ;

Le SDAU organise le déploiement des ZAE en cohérence avec les voies de communication qui conduisent aux plateformes logistiques et au port, en cohérence avec les implantations de l'habitat, et avec le schéma d'assainissement et de préservation des espaces naturels et agricoles.

Carte n°01 Emprises industrielles et commerciales e n 2004

Accueillir le développement rapide de l'activité tertiaire

L'économie du Grand Casablanca est aujourd'hui largement tertiarisée. Le secteur des services y occupe deux emplois sur trois.

Les activités tertiaires identifiées au regard des opérations de bureaux développés à Casablanca, sont diversement localisées, tout en privilégiant des localisations au cœur de l'agglomération, généralement positionnées le long de larges avenues desservant le centre-ville, ou profitant d'une position de carrefour (places, rond-points etc.).

Mais ces activités disposent aujourd'hui de nouvelles possibilités de développement à la périphérie de l'agglomération

Les pôles d'affaires de Casablanca comprennent globalement :

- Le cœur de ville délimité par le boulevard Zerktouni, et qui comprend l'essentiel des activités d'affaires, des administrations publiques, des professions libérales, des commerces, des hôtels, des ambassades : les grands axes sont les lieux d'implantation privilégiés de ces activités.

- L'axe de Sidi Maarouf en direction de l'aéroport, notamment autour du Technopark et du Zenith Millenium, où s'est constitué un quartier de bureaux d'une nouvelle génération accueillant plusieurs entreprises internationales. Cet axe accueille également le nouveau centre Casashore ainsi que des établissements de formation importants notamment l'Université de Aïn Chock et l'ISCAE.

Pour l'avenir, le mouvement de tertiarisation va se poursuivre et des centaines de milliers d'emplois prendront place dans ce secteur, appelant une offre accrue de bureaux.

Un des enjeux majeurs du développement économique du Grand Casablanca consiste à organiser cette offre nouvelle de quartiers et de bâtiments tertiaires d'une manière qui puisse répondre aux demandes des entreprises et qui puisse bénéficier au développement de la métropole toute entière, en cohérence avec les impératifs d'accessibilité et de transport.

Le centre d'affaire historique de Casablanca pourra s'étendre vers l'Est. Mais c'est surtout l'axe de Sidi Maarouf qui présente le plus grand potentiel de développement grâce à l'aménagement du site de l'ancien aérodrome d'Anfa et des possibilités offertes le long de l'axe en direction de Bouskoura et de Nouaceur.

Mais il faudra également étendre le développement tertiaire hors des limites de la ville de Casablanca, notamment à Mohammedia et dans les villes nouvelles de Zenata et de Nouaceur.

Les enjeux de développement du grand commerce

Casablanca figure parmi les villes les plus commerçantes du Maroc, elle dispose d'une offre commerciale très dense dans laquelle les réseaux traditionnels demeurent largement prépondérants. Après un démarrage timide dans les années 1980, le développement de la distribution moderne s'accélère à Casablanca, avec l'ouverture de plusieurs hypermarchés, supermarchés et points de vente franchisés.

Le commerce est implanté dans trois zones de fortes concentrations : la médina, les boulevards et le centre-ville. D'autres pôles commerciaux jouent un rôle important, comme

les Habous ou Derb Ghalef. Les grandes surfaces - hypermarchés et surfaces spécialisées- forment elles aussi des pôles à part entière.

Dans le commerce spécialisé, on observe un développement important des réseaux d'enseignes étrangères (Master Franchises) ou d'enseignes marocaines (franchises) sur des formats petits ou grands et dans des secteurs de plus en plus variés.

Les évolutions à moyen et long terme tant socio-démographiques qu'économiques devraient favoriser le développement de la grande distribution : urbanisation rapide, émergence d'une classe moyenne, travail des femmes, bonne maîtrise de l'inflation, développement de la consommation non alimentaire et de la consommation à l'extérieur du domicile, démantèlement des barrières douanières.

La croissance du commerce moderne est donc inéluctable. Cela aura des conséquences majeures au niveau économique et spatial.

Aussi, l'enjeu majeur des prochaines années dans ce domaine consistera à organiser l'accueil, non seulement des grandes surfaces en ville, comme le préconise à juste titre le plan RAWAJ mais également les grands parcs commerciaux en périphérie immédiate, qui concentreront plusieurs grandes surfaces spécialisées, complémentaires ou non. Ces parcs peuvent en effet occuper des dizaines d'hectares et poseront des problèmes spécifiques d'accessibilité et de stationnement.

Les enjeux du tourisme

Le tourisme est une activité stratégique pour le Maroc dans la mesure où elle est la première source de devises du pays devant les transferts des Marocains de l'étranger et que c'est une activité qui emploie une main d'œuvre à tous les niveaux de qualification et qui peut intéresser de nombreuses régions.

Avec plus d'un million de nuitées par an, le Grand Casablanca occupe la troisième place parmi les destinations touristiques du Maroc derrière Marrakech et Agadir (qui totalisent chacune trois fois plus de nuitées).

43 % des nuitées dans le Grand Casablanca sont le fait d'Européens, 22 % de Marocains, le reste étant constitué par les nuitées en provenance des pays d'Afrique et des pays arabes. D'après le Conseil Régional du Tourisme (CRT), Casablanca est devenue la première destination marocaine des touristes arabes.

L'offre hôtelière (environ 6000 chambres) est en progression, bien qu'elle demeure toujours fortement concentrée dans le cœur de ville de Casablanca.

Cette offre est complétée par d'autres types d'hébergement : hôtels non classés destinés à de longs séjours, résidences touristiques, auberges de jeunesse, campings, maisons d'hôtes, résidences balnéaires et gîtes ruraux.

Par ailleurs, un certain nombre de résidences secondaires sont localisées sur le littoral, notamment dans les complexes balnéaires situés le long des plages.

La principale filière du tourisme à Casablanca est le tourisme d'affaires qui, d'après le CRT, représenterait 65 % à 70 % des taux d'occupation des hôtels casablancais.

Carte n°02 Principaux pôles commerciaux à Casablanc a en 2006

Le tourisme culturel est peu développé, Casablanca ne disposant pas d'attrait comparable aux principales villes touristiques du Maroc. Peu de sites se visitent et la ville ne propose plus d'équipements culturels susceptibles d'offrir une programmation justifiant un séjour à Casablanca (musée, théâtre, opéra…). Le périple des touristes se limite à une visite de la Grande Mosquée Hassan II et éventuellement des Habous.

Le patrimoine bâti n'est pas non plus valorisé pour le tourisme culturel. Pourtant, Casablanca présente comme peu de villes au monde, des quartiers à l'architecture exceptionnelle et d'une réelle homogénéité (quartiers Art Déco, notamment).. Néanmoins ce patrimoine architectural est menacé par la spéculation immobilière et le manque d'entretien et il n'existe pas de « produit touristique » le valorisant (circuits, animations…).

L'absence de grands équipements culturels oriente l'offre de loisirs vers les loisirs ludiques et les loisirs de plein air : Plages, golfs, hippodrome, centres équestres, stades sportifs, parcs de jeux et établissements de soins corporels.

Pour les Casablancais, le littoral constitue le principal lieu de promenade et de loisirs. La Corniche de Casablanca est la seule artère plus ou moins fréquentée le week-end et en soirée. Cependant, la vétusté de certains équipements « abandonnés » (piscines, clubs nautiques…) tout comme l'occupation d'une partie du front de mer par du bâti non valorisant et la faible mise en valeur des corniches qui ne sont bien aménagées que sur les parties dominant la mer (Aïn Diab) ne permettent pas une réelle « mise en tourisme » du littoral. De plus, les problèmes de circulation et de stationnement sont importants.

Mohammedia quant à elle était une station très prisée dans la première moitié du 20ème siècle et ses plages de sable fin continuent à attirer les Casablancais l'été et le week-end. Mohammedia présente également l'un des yacht clubs les plus dynamiques du Maroc et un parcours de golf de 18 trous.

Outre le littoral, un autre type de loisirs se développe avec l'évolution des modes de vie : les loisirs verts et de nature. Casablanca propose quelques massifs forestiers comme ceux des Ziaïdas à Ben Slimane, la forêt de l'Oued Mellah et les cascades d'Aïn Maâzi ou plus à proximité de l'agglomération, la forêt de Bouskoura, très fréquentée par les Casablancais. Cependant le manque d'aménagements et d'équipements de ces espaces ne permettent pas d'en faire un véritable attrait touristique et de développer une offre de tourisme vert.

Le potentiel touristique du Grand Casablanca apparaît ainsi largement sous-utilisé. C'est sur la base de ce constat que le Comité Régional du Tourisme a lancé un vaste plan d'action décliné en une vingtaine de projets propres à renforcer l'attractivité de la métropole.

Au-delà, c'est une mise en valeur de l'ensemble du potentiel qu'il faudra rechercher : littoral, espaces naturels, grands parcs, grands équipements, architectures remarquables. Le secteur privé sera d'autant plus motivé pour créer une offre nouvelle qu'il percevra une réelle valorisation de l'environnement général de son activité.

Le développement de l'artisanat

L'artisanat est le deuxième employeur au niveau national après l'agriculture. Il joue un rôle particulièrement important comme vecteur de transmission de la culture marocaine dans le monde. Il est potentiellement très créateur d'emplois mais c'est un secteur qui connaît des difficultés et est sous-exploité sur le plan économique. On y observe :

- une prépondérance de l'informel ;
- une absence d'organisation sectorielle qui limite la production en volume des produits et les débouchés à l'export ;
- un manque de coordination entre les acteurs institutionnels en charge de ce secteur et des budgets modestes ;
- un déficit de formations aux métiers de l'artisanat ;
- à Casablanca, un déficit important d'espaces dédiés à la création, la production, la vente et le routage des produits artisanaux.

Face à ce constat et eu égard au potentiel exceptionnel de développement de l'artisanat d'art à contenu culturel, un Plan de Développement de l'Artisanat a été engagé par Le Ministère du Tourisme, de l'Artisanat et de l'Economie Sociale, qui prévoit la mise en place de politiques ciblées vers trois catégories de producteurs : les entreprises de taille importante capables de produire des volumes conséquents et orientées principalement vers l'export ; les PME-PMI, et les mono-artisans ruraux. Des actions transversales sont par ailleurs prévues touchant à la labellisation (Label National), la promotion et la formation (système de certification des artisans).

Le développement de l'artisanat constitue un enjeu important pour le Grand Casablanca mais les solutions à y apporter relèvent davantage des politiques économiques que des dispositions spatiales qui peuvent être apportées à l'échelle d'un document d'urbanisme régional comme le SDAU.

Il est toutefois souhaitable que, dans le cadre des politiques de développement local, un effort soit consenti pour mettre en valeur les complexes artisanaux déjà existants, de rehausser l'environnement général des bazars et de créer, le cas échéant, un nouveau grand complexe artisanal qui pourrait s'implanter sur un site de renouvellement urbain (reconversion de friches industrielles) ou en limite de ZAE.

La sauvegarde de l'activité agricole

L'agriculture quant à elle apparaît, dans le Grand Casablanca, comme une activité marginale voire marginalisée à côté des puissants secteurs industriel, commercial et des services, il n'en demeure pas moins que l'espace de la région du Grand Casablanca est dominé par l'agriculture, et que cette activité reste une source de revenus essentielle à des milliers de ménages.

La surface agricole utile de la Wilaya de Casablanca représente 67 874 ha[1] soit 58 % des 117 398 ha qui constituent la surface totale de la Wilaya. À cela s'ajoute sur l'aire du SDAU la commune de Mansouria avec ses 7 434 ha dont plus des trois quarts sont constitués de surface agricole utile.

[1] Les chiffres relatifs à la wilaya de Casablanca proviennent des données fournies par la direction régionale du ministère de l'agriculture

Carte n°03 Qualité agronomique des sols

La surface agricole utile de la wilaya est constituée à 58 % de sols de bonne valeur agronomique (sols châtains et sols fersiallitiques, ou de type *tirs* et *hamri*) et à 16 % de sols de qualité moyenne (sols calcimagnésiques, ou de type *hrach*).

Certains secteurs ont une vocation maraîchère traditionnelle, c'est le cas d'une large bande littorale touchant tout ou une grande partie des secteurs agricoles des communes de Dar Bouazza, de Aïn Harrouda, de Mansouria et des fonds de vallée (surtout Maleh et Haçar).

La superficie irriguée représente 5 489 ha, soit 8 % de la surface agricole utile, avec deux bassins principaux d'irrigation, que sont les vallées de l'oued Maleh (600 ha irrigués) et de l'oued Haçar, son affluent (415 ha irrigués). Ces réseaux souffrent de dégradations ; mais beaucoup d'exploitations sont irriguées par l'intermédiaire de puits et forages, particulièrement développés dans le sud de la région et sur l'ensemble de la plaine de Berrechid, où l'on trouve de grandes exploitations industrielles.

Les cultures pratiquées dans la Wilaya sont principalement les céréales (69 % des surfaces cultivées), puis les fourrages (20 %) et le maraîchage (9 %). Les céréales représentent une part relative plus forte que la vocation réelle des sols et ne fournissent que des rendements faibles en moyenne et peu concurrentiels. Ces rendements ne sont pas favorisés par les structures des exploitations qui restent très petites.

La très grande majorité des surfaces exploitées (80 %) le sont en faire-valoir direct et plus de 90 % sont en propriété privée. Ce qui montre que les terres sont extrêmement divisées (plus de la moitié des exploitations sont inférieures à 5 ha) et ne correspondent pas à des structures de grandes cultures céréalières. Ce sont au total environ 11 000 exploitations qui emploient environ 11 000 exploitants.

L'image satellite montre un parcellaire très divisé dans toute la bande littorale. Dans ce secteur où alternent parallèlement au littoral rides et dépressions, les terres fertiles propices au maraîchage sont localisées dans les dépressions. Les parcelles sont découpées en forme de lanière orientées dans le sens de la pente, sans doute pour une répartition assez équilibrée des qualités de sol entre parcelles d'exploitations. Les parcelles ont une dimension moyenne de l'ordre de 1 hectare.

En revanche, vers le sud et en particulier sur la plaine de Berrechid, le parcellaire devient plus compact, diversement orienté car la qualité du sol est assez homogène sur la plaine. Les exploitations sont beaucoup plus grandes et la dimension moyenne des parcelles d'exploitation est d'environ 5 ha.

La région a la chance de disposer à ses portes des sols de bonne qualité susceptibles, s'ils sont préservés, de fournir à la population locale les moyens de sa survie alimentaire en cas de crise. Le maintien d'une agriculture de subsistance permet aussi de limiter les conséquences sociales pour une catégorie de la population, défavorisée, qui ne saurait être employée dans les services ou l'industrie dans un contexte de sous-emploi.

L'agriculture offre par ailleurs de nombreux services indirects à la collectivité, protection des paysages et des espaces ouverts, ruptures d'urbanisation, protection contre des risques naturels ou technologiques (inondations, rayon de protection pour les installations à risques), zones de calme, etc. Autant de services qui doivent conduire à prendre en compte l'espace rural comme une composante à part entière de l'aménagement du territoire.

C'est la raison pour laquelle le SDAU prévoit la sauvegarde des meilleures terres agricoles, qu'il intègre dans la trame régionale des espaces ouverts à préserver, et qu'il prévoit un développement adapté des noyaux urbains en milieu rural.

Sur le plan économique, des politiques a-spatiales sont à développer pour corriger un certain nombre de faiblesses de l'agriculture régionale, notamment au niveau des structures d'exploitation, de la gestion des ressources, de la formation des agriculteurs et de la diversification.

La résorption du secteur informel

L'économie informelle tient une place importante dans les économies des pays en développement, le Maroc et le Grand Casablanca ne font pas exception.

Il ressortait d'une enquête effectuée par le Haut Commissariat au Plan en 1999-2000 que le secteur informel représentait – à l'époque - au niveau national 20 % de l'emploi total (y compris agriculture et administration) et moins de 1 % du PIB.

Selon l'enquête précitée, les unités de production informelles exercent majoritairement leur activité dans le commerce (56 %), viennent ensuite l'industrie et l'artisanat (21 %), les services (21 %) et plus loin derrière le BTP (6 %). L'emploi y est très majoritairement masculin (13 % seulement des emplois sont occupés par des femmes). L'économie informelle est un fait principalement urbain puisque 72 % des unités ont été recensées en milieu urbain.

Dans la région du Grand Casablanca, un actif sur 4 soit plus de 250 000 personnes travailleraient dans 157 000 unités informelles. Le Grand Casablanca totalise 13 % des emplois et du nombre des unités de production informelle et 18 % du chiffre d'affaires du Maroc.

La répartition par activité y est sensiblement la même qu'au niveau national : Plus de la moitié des unités sont sans local (57 %), 37 % avec local et pour 6 % des unités, l'activité s'effectue à domicile.
Entrepreneurs et employés sont confrontés à des difficultés nombreuses : immobilières (inadaptation et coût des locaux), financières (difficultés d'accès au crédit), sociales (absence de protection sociale pour une grande majorité des actifs qui y travaillent).

La très faible productivité constatée dans ce secteur montre à quel point les forces employées dans ce secteur sont sous valorisées par rapport au potentiel qu'elles représentent. Sans doute parce que la part de capital dans la production informelle est très réduite et la qualification des actifs qui y travaillent très faible.

Aussi, si le secteur informel apparaît aujourd'hui comme un palliatif aux problèmes du chômage, une autre allocation des ressources qui y sont employées permettrait une meilleure valorisation en termes de création de richesses et de revenus.

La résorption du secteur informel est un enjeu majeur du développement durable du Grand Casablanca de demain. Elle pourra se faire par la croissance économique créatrice d'activités et de véritables emplois, et par l'adéquation entre les formations et les besoins de l'économie, les mesures purement « spatiales » (déplacement de sites d'activités informelles) n'apportant pas en elles mêmes de solutions de fond.

Vers un doublement du nombre total des emplois

La croissance démographique dans le Grand Casablanca et les évolutions dans les modes de vie, avec notamment la croissance du taux d'activité des femmes, produiront dans les prochaines années une croissance forte du nombre d'actifs, et l'économie régionale devra y répondre par une croissance encore plus importante du nombre d'emplois – car il faudra de surcroît résorber les emplois informels.

Au recensement général de 2004, la population du Grand Casablanca comptait 3,6 millions d'habitants dont 1,3 million d'actifs.

Le taux d'activité sur la population totale était de 37%, nettement supérieur chez les hommes (53,7%) que chez les femmes (19,7%). A titre indicatif, le taux d'activité sur la population totale en France est de 50% chez les hommes et 40% chez les femmes.

Le scénario de croissance démographique retenu pour le SDAU est de 5,1 millions d'habitants en 2030, et un taux d'activité sur population totale de 53% pour les hommes et 33% pour les femmes, soit un taux moyen de 43% et un nombre total d'actifs de 2,2 millions en 2030.

La croissance du nombre d'actifs sera donc de près de 70%. On peut espérer, dans le même temps, qu'un maximum d'actifs de 2030 occupe effectivement un emploi. Avec un taux de chômage inférieur à 10%, ce sont quelques 2 millions d'emplois qu'il faudra prévoir en 2030 contre 1 million en 2004 !

Des besoins importants en foncier et en immobilier d'entreprises

En 2004, les emplois se répartissaient pour 61% dans le tertiaire et 37% dans l'industrie et le BTP.

En 2030, l'hypothèse retenue par le SDAU est de 68% des emplois dans le tertiaire et 30% dans l'industrie.

La croissance des emplois tertiaires serait plus forte : le nombre d'emplois dans ce secteur passerait de 0,61 million en 2004 à 1,36 millions en 2030.

L'industrie accueillera elle aussi davantage d'emplois mais sa progression serait moindre, de: 370 000 en 2004 à 600 000 en 2030.

Les besoins en surfaces pour les activités seront importants. Certes, tous les emplois tertiaires ne prendront pas place dans des bureaux (les emplois commerciaux, l'hôtellerie, les services à la personne et d'autres), et les emplois industriels ne se localiseront pas tous dans des parcs d'activités industriels (PME sans activité nuisante dans des locaux en ville, ouvriers sur les chantiers, etc.). Il n'en demeure pas moins que la croissance forte des emplois appelle une prévision large de surfaces d'accueil dans le SDAU.

Aussi, est-il prévu dans le SDAU une offre de parcs d'activités de 9600 hectares sur l'ensemble du périmètre, contre 4600 ha d'emprises industrielles (ZI homologuées ou non) en 2004, soit plus d'un doublement alors que l'emploi industriel progressera « seulement » d'un peu plus de 60% à l'horizon 2030. Cette offre abondante est rendue nécessaire, d'une part, par l'évolution vers des ratios d'occupation (m² au sol par emploi) plus importants et, d'autre part, par le fait qu'une partie de ces parcs d'activités vont mixer des fonctions industrielles et des fonctions de grande distribution.

S'agissant de l'immobilier de bureau, il est probable que les besoins à l'horizon 2030 se chiffrent par plusieurs millions de m² de plancher. Mais compte tenu de la densité des constructions de bureaux (un emploi de bureau représente en général 10 m² à 20 m² de foncier, contre 170 m² pour un emploi industriel) et des possibilités de les insérer dans les tissus résidentiels (en plus des centres d'affaires proprement dits), le SDAU ne leur affecte pas un volume particulier de terrains. Tout au plus, les nouveaux immeubles de bureaux consommeront 2% de l'offre foncière nouvelle ouverte par le SDAU.

I.2. Le défi de la cohésion sociale

Des progrès indéniables

Généralisation de l'enseignement en primaire, forte progression des effectifs scolarisés dans le secondaire et dans le supérieur, taux d'activité des femmes en hausse, recul de l'âge au mariage, de l'analphabétisme et de la fécondité, espérance de vie en hausse, mortalité infectieuse et infantile en recul, ... : les signes que le Maroc en général et la région du Grand Casablanca en particulier progressent dans la voie du développement humain sont indéniables.

Pourtant, il subsiste un décalage entre le développement économique du Maroc, qui se place à la 108ème place mondiale en terme de revenu par habitant, et son développement social. Le Maroc est en effet relégué au 126ème rang pour l'Indice de Développement Humain (rapport PNUD 2007-2008) et même au 150ème rang pour le seul indicateur d'éducation.

En dépit des progrès accomplis ces dernières années, le développement du capital humain reste un enjeu majeur pour permettre au Maroc comme à sa capitale économique d'avancer dans la voie d'un développement durable.

Mais des indicateurs toujours insatisfaisants

Car même si la région du Grand Casablanca, véritable cœur économique du pays, paraît souvent plus avancée sur la voie du développement humain que le reste du Maroc, les marges de progression restent grandes :

- l'analphabétisme y est plus modéré qu'ailleurs mais concerne encore un quart de la population totale et même un tiers des femmes ;
- la participation des femmes à l'activité économique y est plus importante qu'ailleurs mais reste modérée : elles représentent moins du tiers des actifs alors qu'elles forment la moitié de la population ;
- les inégalités sociales y sont aussi plus fortes qu'ailleurs comme en témoignent l'importance des ménages vivant dans l'habitat précaire (16 % dans la région du Grand Casablanca contre 7 % en moyenne au Maroc) ;
- en matière de santé, la région du Grand Casablanca présente des spécificités propres aux grandes métropoles, comme une prévalence plus élevée des infections sexuellement transmissibles ou du SIDA (25 % des IST, 17 % des cas de SIDA alors qu'elle ne représente que 12 % de la population marocaine) ou un nombre important d'accidents de la voie publique (plus de 10 000 par an). D'autres, en revanche, témoignent plutôt d'une dualisation forte de la société casablancaise, comme par exemple la prévalence plus élevée de la tuberculose (142 cas pour 100 000 habitants en 2004 pour une incidence nationale est de 87 pour 100 000 habitants).

Un problème majeur : l'habitat digne pour tous

L'habitat demeure un sujet de préoccupation majeur pour les pouvoirs publics malgré une amélioration notable des conditions de logement pour nombre de ménages. L'offre insuffisante de logements, notamment pour les ménages à bas revenus et la présence importante de logements de qualité très médiocre constituent toujours les deux problèmes majeurs dans le domaine de l'habitat.

On peut y ajouter un surpeuplement encore élevé des logements même si le nombre de personnes par logement est en baisse régulière.

En dépit de la mise en place de financements spécifiques tels que le FOGARIM, les ménages aux revenus les plus bas, c'est-à-dire qui disposent de moins de 1,5 le SMIG et qui représentent de l'ordre du tiers des ménages, ont beaucoup de mal à accéder à des logements décents correspondant à leurs moyens financiers. Ils nourrissent en partie l'occupation des bidonvilles et de l'habitat non réglementaire ainsi que le surpeuplement.

Malgré des besoins très pressants, il faut noter la présence d'un parc de logements vacants assez important, de l'ordre de 40 000 logements dont 12 500 sont liés à une mévente, probablement par inadaptation du parc aux acquéreurs potentiels, qu'il s'agisse d'inadéquation financière, de taille ou de confort du logement ou encore de localisation. La vacance des autres logements peut avoir plusieurs explications : vacance de rotation (changement de locataire, vente du bien), nécessité de travaux, etc.

Le parc de logements du Grand Casablanca

- Environ 400 000 constructions
- Environ 750 000 logements dont près de 60% concentrés dans les arrondissements les plus denses de Casa-Anfa, Ain Sebaa-Hay Mohammadi, Moulay R'chid et Ben Msick.

- 84% de résidences principales, 1,5% de résidences secondaires, 6% de logements vacants et 8% à usage professionnel.
- 55,5% de propriétaires, 31,5% locataires, 13% autres statuts.

Le parc de logements se caractérise par une proportion de ménages propriétaires de leur logement en progression. Elle est très différenciée selon les arrondissements et va de 26% à Sidi Belyout à 82% à Sidi Moumen. La tendance du secteur locatif est à la baisse car les propriétaires des logements et les promoteurs immobiliers favorisent la vente à la location (absence d'incitations fiscales, contraintes juridiques…). Le parc locatif est très présent dans le parc ancien du cœur de la ville de Casablanca (64 % à Sidi Belyout et dans la Municipalité de Mechouar, 60 % à El Fida).

L'habitat insalubre, un problème de grande ampleur

On estime qu'environ 28 % des ménages, c'est-à-dire autour de 212 000[2], de la région de Casablanca sont actuellement logés dans de l'habitat insalubre. Leur répartition selon les types d'habitat est la suivante :

- Bidonvilles : 11 % des ménages (82 413) répartis dans 411 noyaux dont 270 dans la seule Préfecture de Casablanca (qui regroupe 55% des ménages bidonvillois de la Wilaya). Plus de 34 000 ménages sont concernés par le programme mis en place dans le cadre de l'initiative nationale pour le développement humain, la moitié d'entre eux étant d'ores et déjà concernée par des opérations en cours de réalisation dont certaines connaissent toutefois des difficultés de mise en œuvre (Bachkou, Izdihar, Nassim, etc.)

[2] Source : Direction régionale de l'Habitat et de l'Urbanisme

Carte n°04 Les bidonvilles en 2004

- Habitat vétuste et menaçant de ruine : 9 % des ménages (72 000), localisé essentiellement dans trois arrondissements de la Préfecture de Casablanca (Mers Sultan, Anfa et dans une moindre mesure Moulay Rachid). Ce type d'habitat mérite une plus grande attention compte tenu des problèmes de sécurité qu'il pose aux habitants.

- Habitat non réglementaire : 8 % des ménages (58 000), localisé en particulier dans les communes périphériques de la Préfecture de Casablanca : Dar Bouazza, Bouskoura et Lahraouiyine. Certains quartiers sont en cours de restructuration : Lahraouiyine à Mediouna, Lamkansa à Nouaceur, Ferrane Lhaloua et Sidi Ahmed Ben Lahcen à Ben M'Sick.

La dispersion de l'habitat insalubre sur l'ensemble du territoire du Grand Casablanca (avec quelques concentrations fortes comme dans les arrondissements d'Ain Sebaa et de Sidi Moumen pour les bidonvilles en plus des secteurs cités précédemment) montre l'étendue spatiale de la question de la résorption de ce type d'habitat.

Il faut également évoquer les questions de l'environnement et de l'habitat. En effet, près de 276 000 logements (39 % du parc) sont dans un environnement nuisible, une zone infestée ou polluée.

Quatre principaux problèmes d'environnement ont été relevés[3] :

- les zones infestées concernent 18 % des logements de la région dans toutes les préfectures et tous les types d'habitat ;
- la pollution atmosphérique concerne 46 % des logements (notamment la totalité du parc d'Ain Sebâa Hay Mohammadi) avec les problèmes de santé publique que cela peut engendrer ;
- les nuisances des zones désaffectées concernent 23 % du parc, surtout les maisons traditionnelles et les constructions sommaires et bidonvilles ;
- les problèmes climatiques (inondations, en particulier) touchent moins de 15 % du parc de la région.

Un accès inégal au services urbains de base

A cette problématique de l'habitat insalubre s'ajoute celle du raccordement des logements aux services urbains de base.

C'est dans les communes rurales de la région que la situation demeure la plus difficile, en raison du décalage entre la croissance démographique forte de ces communes et le rythme de réalisation des réseaux et des équipements, cette difficulté étant aggravée par la dissémination des constructions qui rend leur desserte par les réseaux (tout comme par les équipements) nettement plus problématique que si on avait une configuration en forme de noyaux urbains.

Ainsi, selon les données du R.G.P.H 2004, dans les communes rurales de la région du Grand Casablanca, l'alimentation en eau courante ne touche que 6,5 % des logements, comme en 1994, et le raccordement à l'électricité 67,3 % des logements, contre 18,1 % en 1994. L'assainissement, tant des eaux pluviales que des eaux usées, y est défaillant et reste un problème crucial.

[3] Source : Etude sur le parc logement et l'habitat insalubre au niveau de la Région du Grand Casablanca DRHU du Grand Casablanca.

Dans les communes urbaines, les taux de raccordement étaient, en 2004, de 83 % pour l'eau courante comme en 1994 et de 94 % pour l'électricité (contre 85 % en 1994). L'assainissement quant à lui demeure défaillant dans nombre de quartiers périphériques.

Des progrès ont donc été enregistrés dans la distribution de l'électricité et dans une moindre mesure dans celle de l'eau courante puisque la part des logements avec l'eau potable est restée constante.

Toutes les études montrent l'impact fortement négatif sur l'état de santé des populations d'un faible accès à l'eau potable et à l'électricité (essentielle pour le conditionnement des aliments), tout comme de l'absence d'assainissement, encore fréquent en milieu rural, voire périurbain.

Le sous-équipement de certains secteurs géographiques

De façon générale, la région du Grand Casablanca apparaît souvent bien équipée par rapport aux autres régions du Maroc et des efforts importants ont été déployés pour faire en sorte que les habitants des territoires périphériques, qui se sont urbanisés rapidement ces dernières années, puissent bénéficier des principaux services de base.

Ce constat général, a priori satisfaisant, souffre néanmoins de quelques exceptions, et ne doit occulter ni le sous-équipement de certains arrondissements péri-centraux de la ville de Casablanca ainsi que des communes périurbains et rurales de la région, ni les possibilités de choix limitées pour celles et ceux qui y vivent qu'il implique, aussi bien en matière d'éducation que de santé pour ne prendre que ces deux exemples. Mais le constat vaut aussi pour les équipements sportifs, culturels, cultuels et pour les espaces verts.

En matière d'**éducation**, les efforts réalisés ces dernières années par l'Etat marocain commence à donner des résultats remarquables avec un taux de scolarisation de près de 100 % dans le premier cycle, de près de 85% au collège et 70% dans le secondaire qualifiant. Parallèlement, l'enseignement professionnel accueille environ 20 000 élèves à différents niveaux.

Face au développement démographique et urbain soutenu des arrondissements péri-centraux de Casablanca, des territoires ruraux proches et des pôles urbains périphériques, l'Etat a construit plus d'une centaine d'écoles durant les 15 dernières années. Pourtant, ces écoles nouvelles restent insuffisantes au regard des besoins.

La quasi-généralisation de la scolarisation en primaire n'est en effet obtenue en périphérie qu'au prix d'une utilisation intensive des ressources offertes par le secteur public. La plupart des écoles fonctionnent par roulement avec la même salle utilisée par deux classes différentes (taux d'utilisation de 200 %) ou par roulement sur deux salles pour trois classes (taux d'utilisation de 150 %).

Le nombre d'élèves en primaire par salle varie ainsi du simple au triple entre les arrondissements urbains centraux de Casablanca, qui en outre bénéficient d'une offre privée abondante et de qualité, et les communes rurales voisines, où le secteur privé est absent et qui ne peuvent compter que sur l'offre publique.

Le très faible développement du secteur privé dans ces secteurs périphériques, où la population est moins solvable, limite d'autant les possibilités de choix de leurs habitants et fait peser sur le seul secteur public la charge de la réponse aux besoins. En outre, ces

disparités d'équipements entre territoires, sensibles dès le primaire, s'accentuent au-delà, en secondaire collégial et plus encore en secondaire qualifiant, d'autant que l'offre privée est ici plus développée qu'en primaire et fortement concentrée au cœur même de Casablanca, là où l'offre publique est déjà abondante, voire aujourd'hui excédentaire.

L'accès aux équipements scolaires est par ailleurs problématique dans les communes périphériques, caractérisées par une urbanisation diffuse impossible à desservir de manière égale. Une configuration plus compacte des noyaux urbains aurait pu faciliter cet accès.

En matière de **santé**, pratiquement toutes les femmes sont aujourd'hui suivies médicalement tout au long de leur grossesse, environ neuf sur dix accouchent en milieu surveillé, neuf enfants de moins d'un an sur dix sont aujourd'hui complètement vaccinés, ...

Ces résultats positifs sont le résultat d'une offre médicale souvent supérieure à la moyenne nationale, comme en témoigne l'importance du nombre de médecins (un pour 1 094 habitants dans la région du Grand Casablanca, contre un pour 1 845 en moyenne au Maroc) ou encore du nombre de pharmacies (une pour 3 687 habitants contre une pour 5 518 au Maroc). Le secteur médical privé est aussi fortement développé, avec un cabinet médical privé pour 1 865 habitants, contre un pour 5 270 en moyenne au Maroc.

Mais en matière de santé, comme en matière d'éducation, le secteur privé demeure très fortement concentré, pour l'essentiel, au cœur de Casablanca là où l'offre publique est déjà abondante, et les secteurs d'urbanisation rapide, qu'ils soient périurbains ou ruraux, souffrent d'un déficit de l'offre de soins de santé de base.

La Région du Grand Casablanca dispose en effet d'un Etablissement des Soins de Santé de Base (ESSB) pour 35 000 habitants quand le Maroc dans son ensemble en compte une pour 25 500 habitants. Ce ratio moyen n'est pas homogène sur toute la région. Il est supérieur à 60 000 habitants par ESSB dans les préfectures de Hay Hassani et de Sidi Bernoussi, et supérieur à 40 000 à Moulay Rachid et Ben Msik.

En matière d'**équipements cultuels**, on constate la même mauvaise répartition géographique des mosquées, très présentes dans certains quartiers comme dans la Médina, alors que plusieurs autres quartiers en manquent, un déficit important est à enregistrer surtout en périphérie.

Le Grand Casablanca compte en effet 1245 lieux de culte dont 591 mosquées dont 491 mosquées de vendredi qui atteignent un taux de remplissage de 117% le jour de la prêche ; et 645 salles de prière localisées essentiellement dans les quartiers et pôles périphériques, les kissariats (centres commerciaux), et les administrations.

L'étude réalisée il y a quelques années par la délégation Régionale des affaires islamiques évaluait les besoins à l'horizon 2015 à 36 mosquées dans les quartiers périphériques en plus de 18 mosquées de quartier et 9 mosquées de vendredi dans les autres zones.

Corriger les disparités pour un développement durable

De par son statut de grande métropole, le Grand Casablanca est un territoire où se côtoient la richesse et la grande pauvreté, la grande liberté des uns et la faible marge de manœuvre des autres. Compte tenu des risques que ces disparités font courir aux grandes métropoles, la plupart d'entre elles ont mis en place des politiques de correction à deux niveaux : celui des politiques sociales - par la redistribution - et celui des politiques spatiales – par

l'empêchement de la constitution de poches de pauvreté (contre la ghettoïsation, la mixité sociale) et par le pourvoi de services et d'équipements (équité territoriale).

C'est ce double défi qui se pose au Grand Casablanca si la région veut accéder sans heurt au statut de grande métropole mondiale et entrer dans un modèle de développement à la fois soutenu et soutenable.

De fait, le développement social est l'un des principaux enjeux généraux de tout projet d'avenir pour la métropole. C'est même la finalité première de l'action. Et c'est aussi la condition sans laquelle il ne peut y avoir de prospérité économique durable, de sécurité, ni de possibilité de préserver l'environnement.

Les questions sociales se posent, dans le Grand Casablanca, essentiellement en termes d'emploi et d'habitat. Mais elles recouvrent aussi l'éducation et la lutte contre l'illettrisme, la condition des femmes, la formation professionnelle, l'accès aux soins, l'accès à l'eau potable, l'assainissement et les déchets, les conditions de transport, le cadre de vie…

La rapidité de la transition démographique au Maroc en général et dans le Grand Casablanca en particulier traduit bien la progression du développement humain à l'œuvre dans le pays. Elle signifie aussi que les besoins sociaux à satisfaire résulteront moins, demain, de la seule pression démographique que de l'augmentation du niveau de vie et des attentes de la population en particulier en matière d'équipements et de services.

Ainsi en matière d'éducation, il faut s'attendre à un fort développement des effectifs en secondaire collégial mais surtout qualifiant, moins lié aux évolutions démographiques globales qu'à la généralisation de l'enseignement en primaire, à la volonté politique d'améliorer le capital humain des jeunes générations et au déficit en collèges et lycées des secteurs qui se sont urbanisés rapidement ces dernières années.

En matière de logement, les besoins sont estimés à près de 800 000 unités supplémentaires d'ici 2030, dont 140 000 à construire en lieu et place des habitations précaires qui doivent disparaître. Ce défi est de taille : le parc de logements actuel devra pratiquement doubler s'il faut accueillir la croissance tout en résorbant les retards accumulés.

En matière d'emplois, il s'agira – comme énoncé à la section précédente - de doubler le nombre actuel de postes si l'on veut éviter un chômage trop important.

Le vieillissement de la population va peu à peu devenir une réalité tangible avec un demi million de personnes âgées de 60 ans ou plus attendues dans la région du Grand Casablanca à l'horizon 2025. Des chiffres qui impliquent la poursuite de l'adaptation et l'élévation du système de soins. Un système de soins qui doit aujourd'hui faire face à l'iniquité de la distribution spatiale de l'offre.

La poursuite de l'amélioration de l'espérance de vie ne se joue pas seulement dans l'adaptation du système de soins. Elle passe aussi par l'amélioration de l'accès à l'eau potable et à l'électricité, en particulier en milieu rural, l'extension du système d'assainissement, l'information et la lutte contre l'analphabétisme ou encore la résorption de l'habitat insalubre, autant d'éléments déterminants de l'état de santé des populations.

Le SDAU ne saurait, à lui seul, apporter les réponses attendues à tous ces défis. Il peut cependant y contribuer fortement par les politiques spatiales de correction des disparités, de distribution des fonctions et des équipements, et d'équilibre entre les territoires.

C’est ainsi que l’actuel SDAU s’attache à proposer des politiques de rééquilibrage entre territoires : Un Rééquilibrage Est-Ouest, d’une part, car le dynamisme économique a tendance à se concentrer sur l’axe Anfa – Sidi Maarouf et qu’il faut éviter que les arrondissements du centre et de l’Est de Casablanca ne deviennent des cités dortoirs pour populations à bas revenu ; et un rééquilibrage Centre – Périphérie, car il faut éviter les écarts flagrants entre un centre dynamique et bien équipé et des pôles périphériques dépendants économiquement et démunis sur le plan des services urbains et des équipements.

I.3. Le défi démographique : Logements, Emplois, Equipements

Une croissance démographique ralentie mais qui se poursuit

La population de la région du Grand Casablanca s'était établie, au recensement de 2004, à environ 3 630 000 habitants. Elle avait progressé de plus de 504 000 personnes au cours des 10 années de la période intercensitaire 1994-2004, soit une croissance annuelle soutenue (+50 500 personnes par an), même si elle apparaît en léger retrait par rapport à la période antérieure (+54 500 par an de 1982 à 1994).

Cette progression régulière en volume traduit en revanche un rythme annuel moyen en régression constante (+ 1,5 % par an en moyenne de 1994 à 2004 contre + 2,0 % par an de 1982 à 1994).

Globalement, la population de la région du Grand Casablanca progresse en fait au même rythme que la population du Maroc dans son ensemble depuis le début des années 1980, de sorte que son poids démographique au sein du Maroc reste stable, autour de 12 % depuis plus d'une vingtaine d'années.

La croissance démographique moyenne de 1,5 % par an de la région du Grand Casablanca depuis 1994 recouvre des réalités fort contrastées sur le plan spatial. La population de la ville de Casablanca n'a ainsi progressé que de 0,8 % par an. Certains arrondissements centraux anciens ont même vu leur population diminuer : Sidi Belyout (- 1.5 %), El Fida (- 1.6 %), Mers sultan (- 1.3 %)…

En revanche, la population des pôles urbains périphériques (Mohammedia, Tit Mellil, Mediouna et Nouaceur réunies) a augmenté rapidement (+ 5 % par an) tout comme celle des communes rurales (+ 5,8 % par an). La croissance a même dépassé 7 % par an dans les arrondissements péri-centraux de Casablanca (Sidi Moumen, Hay Hassani, Aïn Chock,…), à Tit Mellil (+ 7,3 %) et dans le milieu rural voisin : Beni Yakhlef (7,1 %), Sidi Moumen(+ 7,9 %), Dar Bouazza (+ 9,8%), Lahraouiyine (+ 12,6 %), Bouskoura (+ 15 %).

La plus forte croissance en volume a été enregistrée à Sidi Moumen dont la population s'est accrue de 155 000 personnes entre 1994 et 2004, où près de la moitié du parc de logements a été construit il y a moins de 10 ans et où 35 % de la population vit en 2004 dans de l'habitat sommaire ou en bidonvilles. Ces fortes croissances démographiques traduisent en effet aussi une extension et une densification des zones d'habitat insalubre.

La croissance démographique du Grand Casablanca à l'horizon 2030 sera fonction d'un ensemble de paramètres dont notamment :

- Le niveau de fécondité, qui détermine le rythme des naissances
- L'espérance de vie, qui détermine le rythme des décès
- Les facteurs économiques, qui influent sur le solde migratoire

L'évolution de ces trois paramètres est, pour une assez large part, imprévisible. Tout au plus peut-on formuler des hypothèses assises sur les tendances générales (à la hausse, à la baisse) et sur les dires d'experts.

Ainsi **la fécondité**, qui se situait à 1,94 enfant par femme en 2004 dans le Grand Casablanca, devrait en principe continuer à diminuer pour se situer dans une fourchette comprise entre 1,75 et 1,85 enfant par femme à l'horizon 2030. Cette hypothèse est cohérente avec les projections nationales et les études démographiques les plus récentes.

L'espérance de vie est en hausse régulière : elle est passée de 47 ans en 1962 à 71 ans en 2004 au Maroc. En milieu urbain, elle atteint 71,5 ans chez les hommes et 75,9 ans chez les femmes en 2003. La reconstitution de la dynamique démographique par sexe et âge du Grand Casablanca de 1982 à 2004, effectuée en préalable aux travaux de simulation présentés ici, conduit à estimer celle-ci à 72,0 ans chez les hommes et à 76,8 ans chez les femmes en 2003.

Le principe d'une poursuite des gains d'espérance de vie a été retenu. Deux hypothèses ont été testées :

- La prolongation des tendances récentes, qui conduit à une espérance de vie de 77,1 ans chez les hommes et de 82,9 ans chez les femmes en 2030, soit un niveau légèrement supérieur à celui aujourd'hui observé en Espagne ;

- Une progression ralentie de l'espérance de vie qui atteindrait alors 75,2 ans chez les hommes et 80,8 ans chez les femmes, soit un niveau légèrement supérieur à celui aujourd'hui observé au Portugal.

Le solde migratoire entre le Grand Casablanca et le reste du Maroc et du monde s'est situé, au cours de la période 1994 – 2004, à environ 2 000 arrivées nettes par an dans un contexte économique peu favorable.

Dans le cas où la croissance économique serait plus forte à l'avenir, ou que des efforts de modernisation sont entrepris dans le secteur agricole marocain conduisant à un accroissement de la productivité (et par conséquent à une baisse des emplois agricoles et un regain d'exode rural), le solde migratoire du Grand Casablanca pourrait être nettement supérieur : une hypothèse raisonnable serait de le situer, dans ce cas de figure, au niveau où il a été sur la période 1982 – 2004, soit 12 000 arrivées nettes par an.

Le développement de la région voisine de Chaouia-Ourdigha pourrait, au mieux, permettre de contenir le solde migratoire du Grand Casablanca entre ces deux hypothèses, même ce n'est pas acquis.

La région de Chaouia-Ourdigha, quinze fois plus étendue en superficie que celle du Grand Casablanca, apparaît en effet deux fois moins peuplée et la progression en volume de sa population trois fois plus faible entre 1994 et 2004.

Pourtant, le solde migratoire du Grand Casablanca a été quasi-nul durant cette période (+2 000 entrées nettes par an). Les villes voisines de Berrechid et de Ben Slimane ont progressé, mais bien moins rapidement que celles de Nouaceur, Mediouna ou Mohammedia, signe qu'elles structurent davantage leur territoire environnant qu'elles ne fonctionnent au quotidien avec la région du Grand Casablanca, et ceci même si les liens économiques entre ces territoires sont évidents.

La conjugaison de ces paramètres a conduit aux projections suivantes de population totale du Grand Casablanca aux horizons 2020 et 2030 :

- En 2020 : 4,3 à 4,5 millions d'habitants (contre 3,6 millions en 2004), selon le niveau des échanges migratoires considéré, soit un accroissement de 0,7 à 1 million d'habitants en 16 ans ;

- En 2030 : 4,5 à 5,1 millions d'habitants, selon le niveau des échanges migratoires considéré, soit un accroissement de 0,9 à 1,4 million d'habitants en 26 ans

Le SDAU a retenu, pour le « calibrage » de l'offre foncière, l'hypothèse haute de 4,5 millions d'habitants en 2020 et de 5,1 millions d'habitants en 2030, hypothèse en cohérence avec l'ambition économique du Grand Casablanca et les perspectives de modernisation du Maroc.

Le rythme de croissance annuel passerait donc de 2% par an entre 1982 et 1994 et de 1,5% entre 1994 et 2004, à 1,3% entre 2004 et 2030, essentiellement sous l'effet du vieillissement de la population et du retour à un solde migratoire positif.

En chiffres absolus, la croissance annuelle moyenne attendue se situerait tout de même à 56 700 habitants supplémentaires par an, ce qui paraît élevé mais non exclu.

Une progression deux fois plus rapide du nombre de ménages que de la population

Dans la région du Grand Casablanca, le nombre de ménages (760 000 ménages en 2004) progresse beaucoup plus rapidement que la population dans son ensemble, notamment à partir de 1994 (+ 2,9 % par an pour le nombre de ménages contre + 1,5 % par an pour la population). Cette forte hausse, qui maintient la demande de logements à un niveau élevé, est à relier à l'augmentation de l'espérance de vie mais, surtout, d'une part à l'arrivée à l'âge de former un ménage de générations toujours plus nombreuses et, d'autre part, à une propension croissante des adultes à former des ménages indépendants.

Afin de réaliser les projections du nombre de ménages à l'horizon 2030, un taux de chef de ménages par sexe et âge à la population projetée pour le Grand Casablanca a été fixé, en l'occurrence à son niveau 2004 (taux supposé constant). Cette manière de procéder constitue vraisemblablement une hypothèse assez conservatoire puisque ceci ne suppose pas d'évolution des modes de cohabitation.

Mais même ainsi, le nombre de ménages continuera de croître à un rythme nettement plus soutenu que celui de la population totale, traduisant une réduction régulière de la taille moyenne des ménages. Celle-ci provient à la fois de la baisse de la fécondité et du vieillissement de la population du Grand Casablanca. La taille moyenne des ménages, qui était de 4,74 personnes par ménage en 2004, serait ainsi comprise entre 3,50 et 3,56 personnes par ménage en 2030 selon les scénarios.

En prenant en compte les chiffres de population retenus à l'horizon du SDAU en 2020 et 2030 (respectivement 4,5 et 5,1 millions d'habitants, le nombre de ménages progresserait ainsi :

- En 2020 : 1,1 à 1,3 million de ménages (contre 0,76 en 2004), soit un accroissement compris entre 340 000 et 540 000 ménages supplémentaires en 16 ans ;
- En 2030 : 1,4 à 1,5 million de ménages, soit un accroissement compris entre 640 000 et 740 000 ménages supplémentaires en 26 ans.

Des besoins considérables en logements

Les besoins en logements qui découlent des projections démographiques sont considérables. Pour satisfaire ces besoins découlant de la seule croissance du nombre des ménages, il faudrait construire entre 24000 logements et 28 000 en moyenne par an.

Il faudra en effet, non seulement satisfaire la demande provenant de l'accroissement du nombre de ménages (740 000 dans l'hypothèse la plus haute) mais également résorber le parc de logements précaires dont le nombre est estimé à 267 000 unités. Sans compter les ménages vivant en « surpeuplement forcé » (plus de 77 000 selon la DRHU). Une partie de la résorption pourra se faire par des réhabilitations et de la restructuration, mais une autre partie donnera lieu nécessairement à de nouvelles constructions.

Au total, les « besoins » ainsi exprimés – se situeraient dans une fourchette de 750.000 à 1 million de logements à construire d'ici 2030.

La principale difficulté pour atteindre de tels niveaux de construction réside dans l'inadéquation entre les prix des logements et les capacités financières d'une part importante des ménages.

Il faut cependant espérer qu'avec un effort soutenu de construction, une partie du parc aujourd'hui occupée par les classes moyennes pourra être investie par des catégories sociales plus défavorisées, et que l'effort public de résorption de l'habitat précaire permettra de financer des logements économiques à des prix bas, ou de lancer de nouveaux produits en location.

Aujourd'hui, près d'un tiers des ménages de la région sont locataires de leur logement et près de 13 % relèvent d'un autre statut : logement gratuit, de fonction, … Si les ménages les plus modestes arrivent mieux à organiser leur parcours résidentiel en passant par le secteur locatif, des aménagements de ce secteur pourraient être envisagés pour permettre son développement dans de bonnes conditions en veillant notamment à le maintenir accessible aux populations modestes.

Carte 05. Evolution de la population entre 1994 et 2004

Carte 06. Evolution du nombre de ménages entre 1994 et 2004

I.4. Le défi des Transports

I.4.1. Faire face à la progression importante des déplacements

Le nombre de déplacements tous modes effectués en une journée par un habitant de Casablanca est passé de 1,6 en 1975 à 2,86 en 2005, soit une augmentation de 79% en 30 ans.

Le nombre global de déplacements de personnes dans la région, tous modes confondus, a atteint près de 11 millions. Soit une augmentation de 280% en 30 ans. Ceci résulte de la croissance conjuguée de la mobilité individuelle et de la population. Néanmoins, 16% des personnes n'effectuent aucun déplacement un jour de semaine.

Pour l'avenir, la mobilité des personnes devrait continuer de croître, mais essentiellement sous l'effet de la croissance démographique alors que le nombre de déplacements par personne plafonnerait dans une fourchette de 2,9 à 3 déplacements par jour.

Aussi, en 2030, le Grand Casablanca devrait compter entre 13 et 15 millions de déplacements quotidiens.

Le défi des déplacements vient moins de cette progression de la mobilité (de 20 à 35%) que de la croissance de la part de l'automobile dans ces déplacements, surtout si les transports collectifs ne sont pas développés de façon marquée.

Maîtriser la croissance rapide de l'usage de la voiture individuelle

En effet, les actuels 11 millions de déplacements quotidiens se répartissent aujourd'hui de la façon suivante : 6 millions se font à pied et 500.000 en 2 roues motorisées, le reste (4,5 millions) se répartissant à égalité (1,5 million pour chaque mode) entre la voiture, les transports collectifs et les taxis.

La situation sera toute différente en 2030. En effet, avec l'élévation du niveau de vie, la part des déplacements à pied va diminuer, et le taux moyen de motorisation des ménages va s'accroître.

On compte ainsi actuellement 0,43 voiture par ménage dans le Grand Casablanca (36% des ménages possèdent une ou plusieurs voitures), ce qui est relativement faible mais c'est tout de même un taux 3 fois plus élevé qu'il y a 30 ans. Le nombre total de déplacements en voiture a quant à lui augmenté de 150% en 30 ans, nettement plus que la croissance démographique.

Les études du Plan de Déplacements Urbains de Casablanca (PDU) ont montré que le taux de motorisation des ménages devrait passer de 0,43 voiture par ménage à 0,81 en 2019. En prolongeant cette tendance, on peut considérer que ce taux atteindra plus de 0,9 voiture par ménage en 2030 (doublement de la proportion de ménages possédant une ou plusieurs voitures). Compte tenu de la croissance du nombre de ménages, le parc automobile passerait de 320 000 voitures aujourd'hui à 1,2 ou 1,3 million en 2030 (quadruplement du parc).

Les études du PDU ont également montré que le trafic automobile devrait augmenter de 83% à l'horizon 2019 mais que cette croissance pourrait être ramenée à 61% si des

investissements massifs sont réalisés dans les transports collectifs. A l'horizon 2030, et en prolongeant ces mêmes tendances (en progression linéaire), on peut dire que le trafic automobile pourrait croître de 140% (multiplication par 2,4) mais que cette croissance pourrait être limitée à 100% (doublement) si des investissements massifs sont réalisés dans les transports collectifs.

Comment répondre à un tel défi alors qu'on observe d'ores et déjà la saturation de nombreux axes à Casablanca, aussi bien radiaux qu'en rocade…

Un tel défi ne peut être relevé sans, d'une part, un investissement effectivement massif dans les transports collectifs et, d'autre part, une déconcentration du développement urbain, aussi bien l'habitat que les emplois, qui permette de diffuser la circulation automobile sur un périmètre nettement plus vaste qu'aujourd'hui, ce qui implique aussi des investissements routiers en périphérie.

C'est la raison pour laquelle le SDAU propose une offre importante de moyens de transports collectifs, surtout dans la ville de Casablanca mais aussi entre Casablanca, Mohammedia et les pôles périphériques, et une offre améliorée de voirie dans la périphérie, notamment en itinéraires de rocade.

Carte 07. Trafic routier à l'heure de pointe du matin en 2005

I.4.2. Offrir un réseau de transports collectifs nettement plus performant

Le réseau de transports collectifs montre aujourd'hui des défaillances par rapport aux besoins.

Les transports collectifs sont assurés essentiellement par les autobus qui prennent en charge 1,5 million de déplacements par jour de semaine moyen soit le tiers des déplacements motorisés. Leur part de marché relative s'est érodée ces dernières années malgré des tarifs jugés abordables. Ceci vient principalement de l'insuffisance de l'offre (1 véhicule pour 3 600 habitants), d'une certaine vétusté des véhicules (âge des véhicules supérieur à 6 ans) et de trajets considérés parfois comme trop longs.

Le réseau était composé en 2004 de 84 lignes exploitées par 16 opérateurs avec un parc de 1 030 véhicules de capacité disparate (25 à 130 places). Ils sont souvent peu adaptés au transport urbain et réduisent de ce fait la vitesse commerciale. La charge moyenne des véhicules est de 59 voyageurs.

Le réseau assure une desserte dense (40 autobus par heure) sur un certain nombre d'axes limités comme dans l'hyper centre : boulevard de l'Armée Royale et boulevard Mohammed V, sur les radiales : boulevard Abdelmoumen et avenue Hassan II, boulevard Mohammed VI, avenue du 2 Mars.

Même si la couverture de la partie la plus dense de l'agglomération par les lignes semble satisfaisante, ce constat doit être relativisé par des disparités importantes en terme de niveau de desserte. En effet, le réseau n'a pas été recomposé suffisamment pour suivre la croissance urbaine et la réalisation de nouveaux quartiers, principalement en périphérie. De plus, la qualité du service en termes de signalétique et d'information laisse à désirer.

A côté du réseau de bus, le transport collectif de passagers comprend aussi une offre ferroviaire et une offre de taxis collectifs.

Le service de transport de passagers par le fer paraît modeste par rapport au service bus. Le TNR assure une quarantaine de milliers de déplacements par jour, trafic national, interrégional et régional confondus, et la navette Bidaoui à peine un millier.

Les taxis sont considérés comme un mode semi-collectif dans la mesure où l'occupation des véhicules peut se limiter à une personne.

L'insuffisance des transports collectifs a été un facteur déterminant de leur croissance. Tous types confondus, ils assurent environ 1,5 million de déplacements motorisés par jour de semaine moyen, soit autant que le réseau de bus. Ces déplacements se répartissent en un 1/3 par les taxis urbains (« Rouge ») et 2/3 par les taxis régionaux (« Blanc »).

Les taxis « Rouge » sont estimés à plus de 7500 véhicules et les taxis « Blanc » à plus de 5000. Le rôle de ces derniers est plus déterminant dans la mesure où ils desservent les quartiers péri-centraux de Casablanca et les pôles périphériques de la région, secteurs d'où sont pour la plupart absentes les lignes d'autobus.

Globalement, leur image n'est guère meilleure que celle des transports collectifs et leur service est considéré majoritairement comme médiocre.

La prolifération des taxis participe de façon importante à l'engorgement du trafic. Leur mode de fonctionnement (absence de stations spécifiques, même si des arrêts informels

s'établissent) contribue également à perturber la circulation. Leur impact sur l'occupation de la voirie peut être évalué à environ 1/3 de la circulation générale.

Le renforcement des transports collectifs devrait limiter leur rôle qui reste à préciser en fonction de la stratégie des déplacements qui sera adoptée pour l'avenir.

Quoiqu'il en soit, il est clair que l'offre actuelle de transports collectifs ne saurait répondre aux enjeux du futur. Casablanca doit développer un système nettement plus performant, incluant une offre complémentaire de bus – y compris des bus en site propre -, de tramways, de métro, de RER, de taxis et de liaisons interurbaines performantes par le train et les cars interurbains.

C'est un saut qualitatif et quantitatif majeur qui doit être opéré pour éviter l'asphyxie automobile et ses impacts négatifs sur l'économie, l'environnement et la qualité de vie.

I.4.3. Compléter et développer le réseau routier

Un réseau principal insuffisamment maillé et très chargé dans le centre

Le réseau routier principal est aujourd'hui insuffisamment maillé dès que l'on sort du cœur de l'agglomération. Il est constitué d'environ 2400 km de voies de diverses catégories, dont 1 110 km pour les routes nationales, régionales et provinciales (88 % d'entre elles étant revêtues).

Le centre de l'agglomération possède un réseau de voirie structuré, hiérarchisé et suffisamment dense.

Entre l'autoroute urbaine et la rocade Sud, les extensions d'habitat se sont opérées avec un réseau structurant plus confus, moins hiérarchisé, avec de nombreuses discontinuités et réalisé sans cohérence d'ensemble.

L'autoroute urbaine dans la partie centrale du Grand Casablanca joue sur le plan fonctionnel un véritable rôle de boulevard urbain.

La rocade Sud plus éloignée du centre de l'agglomération est en marge du tissu urbain avec un nombre de points d'échanges plus limité. Le péage renforce sa sélectivité des trafics.

Hors de la zone agglomérée, la couronne rurale est irriguée principalement par deux routes nationales, les N1 et N9 et des routes aux caractéristiques plus modestes dont certaines ne sont pas revêtues.

La N9 qui relie Mohammedia à Beccherid en passant par Tit Mellil, Mediouna et Nouaceur est important pour la desserte des pôles secondaires, malgré ses caractéristiques modestes (2 voies). Il est appelé, à l'avenir, à jouer un rôle majeur dans le développement régional.

En centre ville, de nombreux carrefours fonctionnent difficilement aux heures de pointe et sont à la limite de la saturation. C'est le cas notamment sur le boulevard des Almohades (route côtière), les boulevards de Bordeaux et de Paris, le boulevard Moulay Youssef, le boulevard Zerktouni (80 000 véhicules /jour) et les axes radiaux comme les boulevards Roudani et Abdelmoumen dans la zone dense.

Il en est de même de l'autoroute urbaine, particulièrement entre la route de Mediouna et la route de Ouled Ziane, où le trafic journalier atteint plus de 112 000 véhicules soit environ 8 000 à l'heure de pointe. Le fonctionnement des équipements de régulation du trafic et l'aménagement des carrefours n'est pas optimum et par ce fait accentue la congestion du réseau.

Avec une capacité admissible comparable à celle de l'autoroute urbaine, la rocade Sud n'a que peu d'impact pour les déplacements dans l'agglomération en raison du péage qui dissuade les automobilistes effectuant des déplacements urbains. En effet, on y constate un trafic de l'ordre de 1 300 véhicules à l'heure de pointe, soit cinq fois moindre que sur les tronçons les plus chargés de l'autoroute urbaine

Une gestion du stationnement à revoir

A Casablanca, l'offre en places sur voirie est conséquente: 41 places/ha, soit plus que le niveau moyen constaté à Paris ou Barcelone (25 places/ha).

Malgré cela, l'occupation de l'ordre de 90 % des places offertes, est proche de la saturation, situation en voie de dégradation.

Dans les zones enquêtées dans le cadre du PDU, le stationnement sur voirie est payant et la gestion confiée à un opérateur. Une partie des places (en moyenne 15 %) est réservée à des activités particulières (hôtels, agences, …) et la rotation des véhicules est considérée comme satisfaisante.

L'offre de stationnement hors voirie relativement importante représente 16 places/ha, mais les parcs privés sont souvent mal conçus et peu fonctionnels.

Les parcs publics sont occupés en moyenne à 63 % à Sidi-Belyout et à 75 % dans le Maarif. Les normes utilisées pour évaluer l'offre ne tiennent pas compte de la spécificité des secteurs (par exemple à Sidi Maarouf).

Il sera nécessaire de moderniser progressivement l'offre de stationnement à Casablanca pour la faire correspondre aux objectifs recherchés en matière de circulation automobile et d'utilisation de la voirie.

Les objectifs peuvent être multiples et s'appliquer de manière différenciées sur les différents quartiers. En cœur de ville, la limitation de l'usage de la voiture peut être obtenue par des tarifs de stationnement dissuasifs ou par la limitation des possibilités de stationnement. La libération de la voirie pour d'autres usages (couloirs bus ou tramways, trottoirs, etc.) peut conduire à réaliser des parkings souterrains. L'encouragement de l'intermodalité peut passer par la réalisation de parkings relais en périphérie en correspondance avec des stations de transports collectifs accessibles (parkings autour des gares RER en particulier).

Il s'agit donc d'un ensemble de mesures qui nécessitent des études préalables approfondies, un processus pédagogique d'adaptation des comportements des automobilistes, et des réformes dans l'organisation de la police du stationnement.

Des projets d'infrastructures indispensables

Les pouvoirs publics, conscients des insuffisances du réseau routier dans le Grand Casablanca, ont engagé un ensemble de travaux visant à désenclaver les villes de Casablanca et Mohammedia, améliorer la fluidité du trafic par l'aménagement de pénétrantes et de carrefours et notamment la réalisation d'une voie de 50 m au sud de la ville, réduire les conflits générateurs de congestion, favoriser les déplacements transversaux en agissant sur les axes autoroutiers et homogénéiser les itinéraires et l'aménagement des carrefours.

Les projets engagés en 2005 concernent plus de 56 km d'itinéraires dont 29,5 km de nouvelles liaisons. Parmi eux se trouve le prolongement de la Rocade Sud vers l'Ouest jusqu'à la R320 et également à l'Est afin de permettre le contournement de la partie la plus dense de la ville.

L'Etat a par ailleurs décidé de réaliser une nouvelle section autoroutière vers Berrechid, contournant l'aéroport Mohammed V par l'Est, et dont le point de départ se situerait sur le rocade Sud à la hauteur de Lahrawiyine.

Il a également engagé un programme de routes rurales avec comme objectif de desservir 99% de la population rurale du grand Casablanca dès 2015 au lieu de 67% en 2005. Ce programme prévoit 30 km de routes pour la Province de Nouaceur, 25 km pour la Province de Mediouna et 25 km pour la Préfecture de Mohammedia.

Pour sa part le PDU a proposé d'améliorer la capacité de l'autoroute urbaine dans sa partie centrale et d'en réaliser le bouclage par une nouvelle voie au N-E et au S-O à Lissasfa, d'aménager certains carrefours critiques et des axes, de moderniser la signalisation lumineuse aux carrefours en prenant en compte les piétons, de mettre en place une micro-régulation des carrefours et une gestion centralisée et d'améliorer le stationnement.

Ces mesures sont toutes indispensables pour répondre aux besoins à court et court-moyen terme. Mais dans le cadre de l'expansion urbaine attendue dans la périphérie, des investissements complémentaires seront nécessaires, notamment au niveau des liaisons en rocade entre les différents pôles périphériques.

I.4.4. Accroître les capacités portuaires

Investir pour faire face à la croissance du trafic de conteneurs

Le port de Casablanca est le principal port de commerce du Royaume. Il constitue avec Mohammedia, le premier complexe portuaire marocain, ces deux ports traitant ensemble plus de 50% du trafic portuaire national.

Aujourd'hui, le port de Casablanca traite près de 25 millions de tonnes, les phosphates représentant 40% de ce tonnage. Ce port traite également 85% du trafic de conteneurs du Royaume Il comprend aussi un port de pêche, un terminal croisières et un chantier de réparation navale. Le port de Mohammedia traite quant à lui 10 millions de tonnes par an, essentiellement des hydrocarbures, mais il comprend aussi un port de pêche et de plaisance et traite du vrac liquide autre que les hydrocarbures.

Les conteneurs, bien que ne représentant qu'une petite part de l'activité du port de Casablanca, sont en croissance rapide et posent des problèmes aigus de stockage à l'intérieur de l'enceinte du port comme à ses abords.

Le trafic de conteneurs du port de Casablanca est en effet passé de 244 000 Equivalent Vingt Pieds (EVP) en 1998, à 445 000 en 2003, et à près de 700 00 aujourd'hui (au delà de sa capacité qui est de 650 000 EVP).

Cette évolution suit la tendance mondiale qui a connu une croissance de 10% par an au cours des 10 dernières années. Elle est même plus soutenue (13% de croissance annuelle).

Le principal défi des 20 à 30 prochaines années consiste à faire face à cette croissance qui va se poursuivre, inéluctablement, même si son rythme devait se ralentir.

A l'horizon 2030, le Maroc traitera – hors transit international par Tanger Med – entre 3,6 millions et 6,9 millions d'EVP selon le rythme de croissance du trafic (entre 7% et 10% par an). A supposer que Tanger Med puisse, à côté de sa vocation de port de transbordement, prendre en charge plus ou moins 1 million d'EVP, il restera à assurer, depuis Casablanca, 2,6 à 5,9 millions d'EVP, soit une capacité supplémentaire par rapport à la capacité actuelle de l'ordre de 2 à 5 millions d'EVP par an.

C'est un défi important, qui pose le problème, non seulement des quais supplémentaires à réaliser, mais aussi des surfaces de stockage à l'intérieur comme à l'extérieur du port, et de la croissance du trafic de poids lourds depuis et vers le port.

Pour ce qui concerne les quais, le SDAU préconise une extension vers l'Ouest du port de Casablanca dans un premier temps, puis la construction d'un nouveau port sur la façade maritime du site industriel de la SAMIR.

Carte 08. Infrastructures portuaires et ferroviaires au Maroc

Reporter le trafic portuaire de phosphates vers le port de Jorf

Le port de Casablanca traite annuellement 9 à 10 millions de tonnes de phosphates à l'export (soit un peu moins de la moitié de la production de phosphates du Maroc). Les phosphates sont acheminés vers le port par des trains lourds de 3 000 à 3 400 T[4] de charge utile composés en moyenne de 70 wagons. Le rythme est de 9 trains/jour en moyenne qui pénètrent sur la jetée des phosphates (et autant de trains vides en sortie).

Ce trafic produit des nuisances sonores importantes dans la ville (d'autant que les trains circulent de nuit) et les trains de phosphate cisaillent l'accès routier de la porte 4 du port, provoquant parfois de longues files d'attente des poids lourds qui attendent d'y accéder.

A l'avenir, ce trafic ne peut être maintenu et des solutions devront être trouvées pour reporter l'activité phosphate depuis le port de Casablanca vers celui de Jorf Lasfar. Ce report n'entamera pas la sécurité de l'export dans la mesure où rien n'interdit, dans le cas d'un incident sur le port de Jorf, de reporter à nouveau provisoirement le trafic sur le port de Casablanca.

Ce report devrait dégager néanmoins des capacités sur le port de Casablanca, qui seront précieuses compte tenu des besoins pour les conteneurs et de la mise hors douane du premier bassin du port destiné à participer à l'ouverture de la ville vers la mer avec une vocation dominantes de loisirs.

[4] Un train lourd représente l'équivalent d'une centaine de camions chargés à 30 tonnes.

I.4.5. Organiser le transport de marchandises et la logistique

Moderniser le transport routier de marchandises

La route assure 75% du transport de marchandises (hors phosphates).

Le transport routier de marchandises est aujourd'hui un secteur très atomisé, dominé par le compte propre. Le parc roulant est ancien (30 % des poids lourds ont plus de 20 ans et 50% plus de 10 ans) et composé essentiellement de petits véhicules : 15% des véhicules ont un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 8T.

Encore très informel, le secteur du transport routier de marchandises n'offre pas les conditions de sécurité, de souplesse et de fiabilité attendue de ce mode de transport. Pour réorganiser et professionnaliser ce secteur, une réforme a été mise en place depuis 2003 qui impose aux entreprises exerçant une activité dans ce domaine d'être inscrites au registre des transporteurs et ainsi de répondre à un certain nombre de conditions notamment financières et professionnelles.

Si le développement du transport pour compte d'autrui reste lent (de mars 2003 et à mai 2005, 2 000 entreprises pour compte d'autrui ont été inscrites au registre des transporteurs et l'on ne compte que 250 transporteurs agréés pour opérer dans le TIR pour tout le Maroc), les exigences croissantes des entreprises chargeurs en terme de délai et de réactivité vis à vis de leurs transporteurs et, parallèlement, l'arrivée sur le marché marocain de grands groupes de transport internationaux va accélérer l'émergence d'entreprises de transport correspondant aux standards internationaux.

A son tour, l'organisation d'un secteur du transport de marchandises performant va contribuer à améliorer la fluidité du transport de marchandises dont les mauvaises performances pénalisent aujourd'hui la compétitivité des entreprises industrielles et commerciales et partant, l'ensemble de l'économie marocaine. Cette réorganisation nécessite que des espaces soient aménagés pour accueillir les transporteurs tant en périphérie – où les implantations sont souvent aujourd'hui insuffisamment dimensionnées et éclatées sur plusieurs sites et ne bénéficient pas d'accès, d'aires de manœuvre et de surfaces de parking adaptés au trafic de poids lourds – qu'en zone urbaine dense – où la réglementation en matière de circulation et de livraisons doit favoriser la livraison et l'enlèvement des marchandises tout en y limitant la circulation des poids lourds aux heures où le réseau routier supporte le trafic le plus important.

Développer un véritable secteur logistique

Le secteur logistique est pour sa part à l'état embryonnaire et intéresse pour le moment essentiellement les entreprises multinationales. L'implantation progressive de grandes enseignes comme Marionnaud, l'Oréal, Décathlon, Bricorama… et le développement du secteur de la grande distribution vont accélérer le développement de la logistique liée à la distribution des biens de consommation, qui constitue un pan très important de ce secteur. Ce développement ne manquera pas d'avoir un effet d'entraînement et, progressivement, les entreprises marocaines vont percevoir l'intérêt de confier le traitement de leurs flux à des prestataires spécialisés ; ceci leur permettra de rationaliser l'ensemble de leur processus de production, de l'approvisionnement à l'amont jusqu'à la livraison à l'aval et génèrera dans les vingt années à venir, une très forte demande en surfaces d'entreposage.

Pour autant, plusieurs équipements qui assurent des fonctions spécifiques jouent déjà le rôle de plate-forme logistique, comme le marché de gros de fruits et légumes situé au Sud-Est à

Sidi Othman, avenue du 10 mars ; les nouveaux abattoirs situés tout près du marché de gros, avenue du 10 mars ; le centre de commerce de gros traditionnel de Derb Omar à vocation nationale, situé en plein centre ville, avenue Mohammed VI.

Ces pôles logistiques génèrent des flux de marchandises importants et, dès lors qu'ils sont parfois localisés en zone urbaine dense - comme le sont d'ailleurs aussi un certain nombre de grandes industries - peuvent être source de nuisances et de dysfonctionnements.

Malgré une demande croissante d'entrepôts émanant des transporteurs et des logisticiens, Casablanca ne dispose pas aujourd'hui de sites spécialement conçus pour accueillir ces activités. Cette situation les amène à s'installer de manière désorganisée au gré des opportunités foncières sur des sites inadaptés ou qui pourraient être mieux valorisés.

Des plates-formes logistiques « de fait » existent donc telles :

- le long du littoral au Nord du port, de la zone d'entrepôts Moulay Slimane déjà ancienne,
- à proximité de cette zone se situe une nouvelle zone d'entrepôts où sont implantés notamment Decathlon, L'Oreal, Geodis… ;
- le secteur lié au fer et au bois de la zone industrielle de Sidi Maârouf, desservie par le fer, le site des ferrailleurs du secteur Beausite et le secteur de la zone d'activités de Lissasfa constituent également des secteurs d'activité logistique ;
- un certain nombre d'entrepôts logistiques sont en cours de construction ça et là, notamment sur Sidi Bernoussi et Ain Harrouda, le long de certains axes routiers sans qu'ils ne constituent de véritables plate-formes bénéficiant de surfaces de manœuvres, de parking et d'accès routiers adaptés.

Enfin, un certain nombre de projets existent dont les plus significatifs sont ceux prévus par l'ONCF à Casablanca (dans la « raquette » ferroviaire) et sur Mohammedia – Zenata.

Rationaliser au mieux les flux de marchandises concernant cette région, qui est et restera la plus importante porte d'entrée et de sortie des marchandises du Maroc, est nécessaire car la fluidité des échanges constitue aujourd'hui l'un des principaux facteurs de compétitivité des entreprises et des territoires.

C'est dans cet esprit que le SDAU propose une distribution cohérente des plates-formes logistiques, qui tient compte des projets décidés en les complétant à hauteur des besoins de la région à l'horizon 2030.

Mieux organiser le trafic des poids lourds dans la ville

Aujourd'hui, le trafic induit par l'activité conteneurs du port de Casablanca est de l'ordre de 2800 PL/j pour les 2 sens confondus et pour environ 700 000 EVP /an, soit 0,83 EVP par PL/jour 2 sens.

Avec le développement en cours du secteur du transport pour compte d'autrui, la productivité du transport va s'accroître et il est probable qu'on parvienne, à l'horizon 2030, à un ratio de 1,5 EVP par mouvement de PL (ce ratio est de 1,8 au port du Havre par exemple). Ceci amortira la croissance du trafic trafic.

Il est aussi probable que le fer jouera un rôle important dans l'acheminement, ce qui contribuera aussi à l'amortissement de la croissance du trafic poids lourds. On peut

raisonnablement tabler sur un ratio de 30% des flux de conteneurs acheminés par fer à l'horizon 2030.

En retenant ces hypothèses, le trafic poids lourds lié aux conteneurs traités par les ports du Grand Casablanca devrait se situer dans une fourchette de 4000 à 10000 PL/j pour les 2 sens en 2030, selon que le volume global de conteneurs sera de 2,6 ou de 5,9 millions d'EVP.

La croissance du trafic de poids lourds sera donc d'au moins 50% de plus que le niveau actuel et peut atteindre jusqu'au 250% de plus. Dans tous les cas, il ne sera pas acceptable que les poids lourds puissent emprunter les voies de leur choix dans la ville, tant les nuisances seront importantes.

C'est la raison pour laquelle le SDAU préconise des itinéraires obligatoires pour les poids lourds dans l'espace compris entre les ports (de Casablanca et de Mohammedia) et le réseau autoroutier.

Mettre en valeur le fret ferroviaire en reconfigurant le réseau et les services ferrés

Avec 75 % du chiffre d'affaires de l'ONCF, les marchandises occupent une place importante dans le transport ferroviaire au plan national. Les phosphates représentent à eux seuls 50 % de ce chiffre d'affaires, le reste se partageant pour moitié entre le fret et les voyageurs.

Au niveau du Grand Casablanca, le trafic de marchandises entrant et sortant est de 3 MT hors phosphates ; le tonnage de ces derniers se situant entre 9 et 10 MT.

Ce trafic correspond à une cinquantaine de trains de fret (dont une vingtaine de trains lourds de phosphates) transitant quotidiennement par Casablanca aujourd'hui.

L'ONCF est appelé à adapter son réseau et ses services à l'évolution de la demande et des contraintes. Il s'agira, en particulier, de répondre à l'orientation stratégique de transférer le trafic phosphates de Casablanca vers Jorf, et d'offrir un service urbain de voyageurs plus performant qui ne pourra être obtenu qu'en dissociant les lignes nationales passagers et fret des lignes proprement urbaines de voyageurs (RER).

Le fret hors phosphates devrait continuer de croître dans les prochaines années, à un rythme qui peut être très soutenu, qu'il s'agisse du vrac ou des conteneurs. C'est là toute la pertinence des plateformes logistiques de fret prévues par l'ONCF et de l'orientation vers la dissociation du trafic ferré urbain (RER) des lignes nationales et de marchandises.

I.4.6. Poursuivre le développement du système aéroportuaire

La région abrite deux aéroports : Mohammed V, et Tit Mellil, l'aérodrome d'Anfa étant aujourd'hui définitivement désaffecté.

L'aéroport Casablanca Mohammed V est le premier aéroport international du Maroc. Une étape importante dans sa modernisation a été franchie en 2007 par la mise en service de la nouvelle aérogare qui porte la capacité d'accueil de l'aéroport de 4 à 8 millions de passagers par an, avec l'extension parallèle des capacités de parking des avions, de stationnement des voitures et de traitement du fret.

A proximité de l'aéroport, une technopole est en cours d'aménagement d'une superficie de 206 ha qui devrait accueillir 6000 emplois. Le pôle de Nouaceur est destiné à devenir une « Aéroville ».

Situé à 32 km du centre de Casablanca, l'aéroport est desservi par l'autoroute à péage Casablanca – Marrakech ; une navette ferroviaire cadencée à l'heure pour joindre le centre de l'agglomération ; des taxis ; et une navette d'autocars.

L'aéroport de Tit Mellil est consacré exclusivement à l'aviation légère et sportive (aéroclub) et devrait conserver cette vocation.

Les projections effectuées par les autorités aéroportuaires pour la croissance du trafic aérien depuis Casablanca se basent sur une fourchette allant de 3,8% à 6,9% de croissance annuelle du nombre de passagers.

Les capacités de l'aéroport Mohammed V ayant été portées à 8 millions de passagers, l'offre actuelle continuera à répondre aux besoins jusqu'en 2015 (hypothèse de croissance forte) voire 2023 (hypothèse de croissance moins forte). Au delà, il faudra des capacités nouvelles, le nombre de passagers attendus en 2030 pouvant se situer entre 10 et 20 millions de passagers.

L'option qui consisterait à aménager un nouvel aéroport entre Casablanca et Rabat, évoquée par le Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA) du Ministère de l'Aménagement du Territoire semble prématurée à trancher. Car dans le cas d'une croissance modérée des besoins, des travaux complémentaires sur l'aéroport Mohammed V pourraient suffire.

En revanche, si la croissance annuelle devait être soutenue, il y aura lieu de statuer sur l'option Benslimane.

En tout état de cause, il semble nécessaire de réserver cette possibilité en prévoyant l'assiette foncière requise, de manière à pouvoir disposer, si le besoin se fait ressentir, d'un aérodrome à Benslimane qui pourrait au minimum avoir une vocation spécifique comme les vols de point à point (vols charters), ou encore une activité de fret.

I.5. Le défi du développement urbain

Le développement urbain représente un enjeu à la fois quantitatif et qualitatif. Il s'agit, en effet, de prévoir et de maîtriser la poursuite de l'expansion urbaine de la métropole de manière à la rendre plus cohérente et plus fonctionnelle ; mais il s'agit tout autant de veiller à ce que ce développement ne porte pas atteinte à ce qui fait l'identité de la ville, à ses aménités, à ses espaces fragiles et à ses ressources naturelles.

Un siècle d'évolution urbaine

Casablanca s'est développée autour du site de la cité antique d'Anfa. La petite place commerçante et militaire d'Anfa fut détruite au 16ème siècle avant de connaître un nouvel essor, quoique toujours modeste, au 18ème siècle, sous son nouveau nom de Casablanca. Le véritable tournant se situe en 1912, avec la décision d'y créer le premier port moderne du Royaume, face à la médina, premier noyau urbain de la ville. Dès lors, Casablanca (qui comptait moins de 50 000 habitants à l'époque) allait connaître une croissance fulgurante, qui ne se ralentira que tout récemment. De moins de 25 000 habitants au début du 20ème siècle, la population de la ville atteint près d'un million d'habitants à la fin de la seconde guerre mondiale et dépasse les 2 millions dans les années 1970. Au recensement de 2004, la ville de Casablanca comptait 2 936 874 habitants et le reste de la Wilaya 679 029 habitants.

Mohammedia est le second pôle le plus important de la Wilaya. La ville s'est développée autour du noyau ancien de Fedala. En 1773, le Sultan Sidi Mohamed Ben Abdallah décide de faire de ce site une place d'entreposage et de vente de céréales et y construit la Kasbah qui s'y trouve encore aujourd'hui. En 1912, la compagnie du port est créée. Le site portuaire -avec les industries qu'il attire- sera à l'origine d'une croissance accélérée de la ville. Dans les années 1920, Fedala reçoit de nombreux aménagements de villégiature : bains, casino, hôtels. En 1933, la ville accueille ses premières implantations de compagnies pétrolières. C'est en 1960 qu'elle reçoit le nom de Mohammedia suite à la visite du Roi Mohammed V qui y pose la première pierre des installations de la SAMIR, un geste qui donnera à la ville le prestigieux statut de capitale énergétique du Maroc. Mohammedia comptait en 2004 un total de 187 708 habitants, soit 28% de la population, hors Casablanca ville, de la Wilaya.

La métropole garde les traces de son développement historique et des différents plans d'urbanisme qui ont planifié ce développement.

Le **Plan Tardif (1912)** est à l'origine du tracé de l'axe de l'horloge ainsi que du boulevard circulaire (boulevard Zerktouni), et le tracé d'un ambitieux plan d'extension vers le Sud-Est (actuels quartiers Derb Omar, Habous, Gironde, Gare, Palestine) d'une superficie supérieure à celle de la ville d'alors qui se résumait à la Médina et à quelques lotissements adjacents.

Le **Plan Prost (1917)** entérine l'extension ambitieuse du port décidée en 1912. Il définit un réseau de grands axes de voirie qui reprend le boulevard circulaire proposé par Tardif (boulevard Zerktouni - Résistance), en ajoute un autre, plus proche du centre (actuel boulevard Moulay Youssef jusqu'au boulevard Emile Zola), et propose un ensemble de grands axes radiaux (Corniche, boulevard Ziraoui, boulevard d'Anfa, boulevard Roudani, avenue Hassan II, etc.). Il prévoit en outre une urbanisation complète de l'espace compris à l'intérieur du boulevard circulaire, mais il y aménage plusieurs espaces verts dont notamment l'actuel Parc de la Ligue Arabe. Il entérine les projets de lotissements industriels à l'entrée Est de la ville. En 1930, Prost actualise le zonage de Casablanca avec notamment une extension de l'urbanisation au delà du boulevard Zerktouni - Résistance, jusqu'à

l'actuelle rocade boulevard Gandhi - boulevard Modibo Keita. Le nouveau Plan faisait également apparaître, outre cette nouvelle rocade, l'actuel boulevard Temara - Lybie - Bir Anzarane.

Le **Plan Courtois (1944)** se prononce pour une plus forte densité des lotissements, favorise une plus grande hauteur des immeubles, et préconise une organisation des quartiers autour des places. Il propose de nouvelles extensions, plutôt en doigts de gant : industrielle vers l'Est, et résidentielles vers le Sud (Aïn Chock), le Sud-Ouest (vers l'aéroport d'Anfa) et vers l'Ouest (Aïn Diab). Il renforce la ségrégation spatiale entre les zones d'habitat destinées respectivement aux européens (Centre et Ouest) et aux marocains (Ancienne Médina, quartiers Sud-Est et habitat ouvrier à l'Est), y compris par la création de nombreux espaces verts tampon. Le Plan propose enfin de hiérarchiser la voirie en distinguant les principaux axes de circulation dont, notamment, l'amorce depuis l'Est de l'autoroute actuelle d'El Jadida.

Le **Plan Ecochard (1946 à 1952)** propose le concept de « cité linéaire littorale » qui correspond à une extension linéaire de séquences d'habitat, d'industries et de coupures vertes, entre Casablanca et Fedala (Mohammedia). Il propose également l'ensemble des quartiers actuellement situés de part et d'autre de l'autoroute urbaine (Sidi Othman, Aïn Chock, Les Crêtes) ainsi que les quartiers Oasis, Beauséjour et Aïn Diab. Le zonage est concentrique, avec des densités décroissantes du centre vers la périphérie. L'œuvre d'Ecochard comprend d'autres propositions, en particulier l'introduction des notions d'unité de voisinage (de 1 800 habitants) et de trame d'habitation (combinaisons à partir d'un carré de 8 mètres par 8). Des quartiers entiers de Casablanca et de Mohammedia ont été développés selon ces principes, comme les Cités Hay Hassani, Hay Mohammadi, Aïn Chock, ou Sidi Othman.

Le **SDAU de 1985** est élaboré par le Cabinet Michel Pinseau (1985). Il confirme le choix du plan Ecochard de l'extension linéaire le long du littoral entre Casablanca et Mohammedia. Il justifie ce choix par la valorisation des infrastructures existantes (autoroute, routes, chemin de fer) et par la non efficience d'une extension vers le Sud en raison des problèmes de transport et d'assainissement qu'elle poserait. Il bride le développement de Mediouna en la cantonnant dans un périmètre très restreint. Une autre orientation du SDAU est la promotion du polycentrisme à l'intérieur des limites actuelles de la ville de Casablanca, par l'implantation de nouveaux centres administratifs avec l'espoir qu'ils favoriseraient l'émergence de pôles économiques et d'équipements périphériques. Plus généralement, le SDAU invite à une plus grande mixité entre l'habitat et les activités.

La configuration actuelle de la métropole témoigne, en dépit de certains dysfonctionnements, de cette tradition bien ancrée d'urbanisme et de gestion du développement urbain.

Ceci apparaît clairement dans le « cœur de ville » de Casablanca (à l'intérieur du boulevard Zektouni) tout comme au cœur de Mohammedia où les grandes perspectives, les places, les monuments et les grands espaces verts sont le produit de plans prédéfinis et globalement bien suivis.

Cette maîtrise apparaît également dans le maillage de la voirie de Casablanca qui, bien qu'incomplet, permet de distinguer un ensemble cohérent de rocades et de radiales qui se démultiplient en pattes d'oie à mesure que l'on s'éloigne du centre, le tout délimitant des quartiers ayant une identité propre.

Carte 09. Un siècle d'expansion urbaine

Mis à part les développements clandestins, les nouveaux quartiers, qu'ils soient d'habitats individuel ou collectif, et les nouvelles zones d'activités, témoignent, en dépit des imperfections (notamment la monotonies des « modèles » souvent répétés tels quels), d'un réel savoir-faire des opérateurs, notamment publics mais aussi, de plus en plus, privés.

Certes, la trame viaire n'est plus très bien maîtrisée au sud de la ville de Casablanca où de nombreuses implantations irrégulières ont vu le jour ; certes, de nombreux bidonvilles émaillent le tissu urbain ; certes, l'urbanisation périphérique est en développement parfois peu organisé… Mais à situation économique et à moyens comparables, bien d'autres métropoles peuvent envier Casablanca pour sa tradition d'urbanisme.

Une expansion urbaine importante entre 1985 et 2004

Le développement urbain de la métropole est demeuré jusqu'à un passé récent relativement centré sur les noyaux urbains anciens que sont la ville de Casablanca, la ville de Mohammedia, et les petites villes de Tit Mellil et Mediouna.

Mais cette concentration a du mal à tenir. Sur les grands espaces environnants, généralement dépourvus de noyaux urbains, la construction s'est développée sous la pression de la demande.

Dans les communes rurales, l'habitat traditionnel était souvent disséminé et associé aux exploitations agricoles. Le long du littoral, la bande côtière présente un relief « ondulé » dans lequel l'habitat rural occupait généralement les lignes de crête alors que les dépressions linéaires étaient réservées à l'agriculture. Ça et là, on pouvait croiser des hangars agricoles ou des fermes d'élevage.

La pression urbaine a modifié ce paysage, et elle a pris plusieurs formes.

Les axes importants, notamment ceux qui partent de Casablanca vers El-Jadida, vers Nouaceur et vers Mediouna ont connu des développements importants, tant en activités qu'en habitat.

Plusieurs fermes et hangars agricoles, situés à l'écart des grands axes, ont été transformés en locaux industriels, attirant à leur proximité immédiate des bidonvilles.

Des établissements balnéaires et de loisirs ont pris place le long de la côte.

Des opportunités foncières ont été saisies par les pouvoirs publics pour des développements nouveaux, comme la ville nouvelle de Nouaceur à l'Est de l'aéroport Mohammed V.

La plupart des développements nouveaux ont été opérés par dérogation, en l'absence de documents d'urbanisme, et au coup par coup.

Au début des années 1980, les surfaces urbanisées dans la région du Grand Casablanca (limites actuelles) couvraient environ 10 000 hectares. En 2004, les surfaces urbanisées sur le territoire de la Wilaya couvrent désormais 22 782 ha[5].

[5] Somme de l'urbain résidentiel (15 400 ha) et de l'urbain non résidentiel (7 382 ha), hors « artificialisé ouvert » (carrières, décharges, voirie principale, etc.). Source : MOS 2004, AUC 2005.

En l'espace d'une vingtaine d'années, les espaces urbains bâtis ont ainsi progressé de près de 13 000 hectares. L'urbanisation a donc avancé, au cours des vingt dernières années, au rythme moyen de 670 hectares par an environ.

Cette croissance ne concerne que l'urbain bâti. Elle ne prend pas en compte les emprises qui sont artificialisées tout en restant « ouvertes », comme les carrières, les décharges, les emprises de voirie principale, les espaces verts urbains, qui représentent ensemble plus de 13 000 hectares en 2004, et dont on peut penser qu'elles progressent au rythme de 200 à 300 hectares par an.

Aussi, la croissance urbaine totale aura été supérieure de l'ordre de 900 à 1 000 hectares par an au cours des années 1985 à 2004.

L'expansion s'est surtout faite en périphérie. Ainsi la ville de Casablanca représentait en 2004 81% de la population régionale mais seulement 56,5% des emprises urbanisées résidentielles. Le reste des emprises résidentielles (43,5% des surfaces) est disséminé à travers la Wilaya, avec des densités de population nettement plus faibles.

On comptait ainsi, en 2004, une moyenne de 71 ménages par hectare urbanisé résidentiel dans Casablanca (ville), avec des variations importantes selon les arrondissements : plus de 130 à Al Fida, Mers Sultan, Ben M'Sick et Hay Mohammadi, et moins de 35 à Aïn Chock et Anfa.

En périphérie (hors Casablanca ville), la densité moyenne est de 21 ménages par hectare urbanisé résidentiel avec, là aussi, des variations importantes : 83 à Aïn Harrouda, 52 à Lahraouiyine, 45 à Mohammedia, contre 6 à 8 à Oulad Saleh, Sidi Hajjaj Oulad Hassar ou Sidi Moussa Ben Ali..

Ce phénomène de dissémination a été encore plus fort pour le bâti non résidentiel. En effet, on constate en 2004 que les emprises de bâti non résidentiel se répartissent presque à égalité entre la ville de Casablanca et la périphérie.

Le « bâti non résidentiel » comprend essentiellement les emprises industrielles, les emprises portuaires et aéroportuaires, les entrepôts, les grandes surfaces commerciales, les hangars et les équipements.

Ces emprises se situent à 52% dans la ville de Casablanca. C'est peu, surtout lorsqu'on pense que cette part inclut les emprises du port et de tous les grands équipements de la ville (stades, etc.).

48% des emprises du bâti non résidentiel se situent hors ville de Casablanca : Nouaceur vient en première position pour cette catégorie avec 17% des emprises (en raison notamment de l'emprise de l'aéroport), et Mohammedia en seconde position avec 12% des emprises (y compris l'emprise du port). Le reste (19%) est réparti sur les autres communes, notamment celles situées au Sud et à l'Ouest de Casablanca.

Cette répartition, observée sur les cartes à jour de la Wilaya, correspond à la perception que l'on peut avoir sur le terrain, d'une multiplication des implantations d'activités.

Carte 10. Pression urbaine entre 1986 et 2004

T1. Principaux chiffres de l'occupation des sols dans le Grand Casablanca en 2004
(en hectares)

Urbanisé résidentiel	16 252
Urbanisé non résidentiel	7 370
Agricole	79 077
Artificialisé ouvert	7 077
Naturel	11 636
TOTAL	**121 412**

Source : MOS 2004, AUC-IAURIF 2005

T2. L'urbanisation en 2004 dans le Grand Casablanca par Préfecture et par Province
(en hectares)

Préfecture ou Province	Urbanisé résidentiel (1)	Urbanisé non résidentiel (2)	Artificialisé ouvert (3)	Urbanisé hors artificialisé ouvert (1+2)	Urbanisé y compris artificialisé ouvert (1+2+3)
Casablanca	8 732	3 858	2 419	12 590	15 009
Nouaceur	3 776	1 848	2 695	5 624	8 320
Mediouna	1 363	450	871	1 814	2 685
Mohammedia	2 081	1 165	922	3 246	4 168
Mansouria	300	49	169	348	518
Total	**16 252**	**7 370**	**7 077**	**23 623**	**30 699**

Source : MOS, AUC-IAURIF 2004

T3. Indicateurs de densité en 2004 dans le Grand Casablanca par Préfecture et par Province

Préfecture ou Province	Urbanisé (hors artificialisé ouvert) en ha	Nombre de ménages	Nombre de ménages par hectare urbanisé (hors artificialisé ouvert)	Population	m² urbanisé (hors artificialisé ouvert) par habitant
Casablanca	12 590	621 485	49	2 949 805	43
Nouaceur	5 624	50 535	9	236 119	238
Mediouna	1 814	24 538	14	122 851	148
Mohammedia	3 246	75 380	23	322 286	101
Mansouria	348	2 787	8	12 955	269
Total	**23 623**	**774 725**	**33**	**3 644 016**	**65**

Sources : MOS, AUC-IAURIF 2004, et RGPH, HCP 2004

Une urbanisation qui pourrait progresser de 22 000 ha entre 2004 et 2030

L'expansion urbaine du Grand Casablanca à l'horizon 2030 sera fonction de l'accroissement de la population et du volume d'emplois, mais aussi des densités qui vont prévaloir à cet horizon.

Quelle que soit l'approche prospective qui est adoptée, elle conclue au fait que le Grand Casablanca comprendra, en 2030, plus de 20 000 hectares d'urbanisations nouvelles qui seront venus s'ajouter aux 23 600 ha déjà urbanisés (hors artificialisé ouvert).

Une première approche consiste à prendre comme base de calcul l'indicateur « nombre de m² urbanisés par habitant ». Ce chiffre était de 44 m² d'urbanisation (hors « artificialisé ouvert ») par habitant en 1982 et de 65 m² par habitant en 2004. En prolongeant de manière linéaire la tendance à l'accroissement de ce ratio, on aboutirait à 90 m² d'urbanisation (hors « artificialisé ouvert ») par habitant en 2030. Compte tenu des projections démographiques, l'urbanisation totale en 2030 serait comprise entre 41 000 et 46 000 hectares soit entre 17 000 et 22 000 hectares de plus qu'en 2004 (rythme annuel 2004 – 2030 : 650 à 850 ha supplémentaires par an)

Une seconde approche consiste à prendre comme base de calcul l'indicateur « nombre de m² urbanisés par ménage » en considérant qu'il serait constant à travers les années. Ce chiffre était de 309 m² d'urbanisation (hors « artificialisé ouvert ») par ménage en 2004. Le nombre total de ménages du grand Casablanca étant compris entre 1,30 et 1,42 million de ménages en 2030, le simple maintien de ce ratio de 309 m² d'urbanisation par ménage observé en 2004, conduit à une surface urbanisée comprise entre 40 000 et 44 000 hectares en 2030 (hors « artificialisé ouvert »), soit un espace urbanisé peu différent de celui obtenu par la première approche.

Une troisième approche consiste à prendre toujours comme base de calcul l'indicateur « nombre de m² urbanisés par ménage » mais de le faire évoluer d'ici 2030 selon la courbe (une fonction exponentielle asymptotique) de l'évolution constatée entre 1982 et 2004 avec son inflexion entre les périodes 1982-1994 et 1994-2004. Le ratio atteint alors la valeur de 320 m² d'urbanisation par ménage en 2030. L'urbanisation totale se situerait alors entre 41 500 et 45 500 hectares en 2030 soit entre 18 000 et 22 00 hectares de plus qu'en 2004 (rythme annuel 2004 – 2030 : 700 à 850 ha).

Le SDAU s'est fondé sur cette projection et a fixé à 22 600 ha les surfaces nouvelles à ouvrir à l'urbanisation en 2030, sans compter les possibilités limitées de construction qui seront autorisées dans les espaces non ouverts à l'urbanisation (espaces ruraux, en particulier), et qui entrent dans le décompte final de l'urbanisation.

Un enjeu majeur : la préservation du patrimoine historique et architectural de Casablanca

La pression urbaine qui continuera à s'exercer dans le Grand Casablanca sera canalisée par le nouveau SDAU, qui localise l'essentiel des extensions dans les pôles périphériques. Cependant, une forte pression s'exercera nécessairement sur le centre des villes principales, Casablanca et Mohammedia, et l'on devra prendre des mesures de préservation pour éviter que cette pression ne mette en cause le patrimoine historique remarquable de ces villes.

Casablanca et Mohammedia accueillent en effet un patrimoine historique et architectural de grande valeur. Les héritages successifs remontent à la Préhistoire, à l'architecture arabo-islamique, et au 20ème siècle, avec une distinction entre les années 1900-1960 et les années 1980-1990.

Le patrimoine préhistorique de Casablanca est internationalement reconnu. Mis à jour principalement dans les carrières de grès calcaire qui ont servi à construire Casablanca au cours des premières décennies du 20ème siècle, il a servi de base à la définition de la plupart des étages de l'ère quaternaire au Maghreb. Plusieurs restes d'*Homo erectus* ont été découverts (entre - 800 000 et - 200 000 ans), associés à des milliers d'outils de pierre taillée caractéristiques la culture de l'Acheuléen (carrières de Oulad Hamida 1, Sidi Abderrahman, Thomas 1 et 3, Ahl Loghlam).

En matière architecturale, si Casablanca et sa région possèdent quelques édifices ou ensembles d'avant le 20ème siècle (médina de Casablanca, casbahs de Mohammedia et de Mediouna, marabout de Sidi Abderrahman, fort portugais de la Sqala…), ceux-ci sont relativement peu nombreux et d'un intérêt moindre que les témoignages des mêmes époques dans d'autres parties du Maroc.

Une spécificité importante de Casablanca - et aussi de Mohammedia - est son architecture héritée des années 1910 à 1950. De nombreux urbanistes, architectes, paysagistes et artistes de renom (Prost, Laprade, Forestier, Écochard…) avaient fait de la ville durant cette cinquantaine d'années un laboratoire de l'architecture et de l'urbanisme du 20ème siècle, notamment dans un style « Art déco » métissé de motifs arabes, mais aussi dans la réinterprétation de formes traditionnelles.

Ces réalisations se retrouvent en de nombreux points de la Wilaya, notamment le centre de Casablanca (à l'intérieur du boulevard Zerktouni), le quartier des Habous et la ville basse de Mohammedia pour l'entre-deux-guerres, la colline d'Anfa et la Corniche d'Ain Diab pour les villas sur toute cette période, les quartiers périphériques de Casablanca et Tit-Mellil pour les grandes réalisations des années 1950.

Les différentes catégories architecturales de cette période présentent chacune des réalisations remarquables, dont quelques unes sont citées ici à titre d'exemple, pour en montrer la richesse et la diversité, sans prétendre à l'exhaustivité ni à la représentativité (*en italique, principaux architectes et dates approximatives de réalisation*) :

- ensembles s'inspirant de formes traditionnelles avec un souci de rationalisation, comme la place Administrative (*conçue par Prost et Marrast de 1915 à 1920*), aujourd'hui place Mohammed V, avec la Poste (Laforgue, 1918-1920), le Palais de justice (*Marrast, 1921-1922*), l'Hôtel de ville (*Boyer, 1928-1936*) ; ou le quartier des Habous (*Laprade, Prost, Cadet, Brion, 1916-1932*), avec sa médina et sa poste, ou comme des réalisations postérieures, comme la Mahakma du pacha (*Cadet, 1941-52*) ;
- bâtiments publics, cultuels, culturels, sportifs, avec notamment la cathédrale du Sacré-Cœur (*Tournon, 1930-1952*), des cinémas – dont le plus célèbre était le Vox (*Boyer, 1935*) -aujourd'hui détruit-, l'aérogare et le centre de rééducation de Tit-Mellil (*Zévaco et Basciano, 1951-1960*), des lycées, des banques, des garages, des piscines (corniche d'Ain Diab, années 50)… ;
- hôtels Art Déco (Lincoln, Excelsior, Transatlantique…) ;
- ensembles d'habitat collectif, mettant en application les principes du mouvement moderne, avec souvent une adaptation au contexte local, comme les patios superposés des immeubles « Nids d'abeille » ou « Sémiramis » aux Carrières centrales (*équipe ATBAT-Afrique : Candilis, Bodiansky, Woods et Piot, 1952*), les immeubles du Groupement foncier marocain à Sidi Othmane (*Hentsch et Studer, 1955*) ou la barre sinueuse du Plateau (*Jaubert et Coldefy, 1957*) ;
- villas résolument modernistes, où l'on reconnaît le style de l'entre-deux-guerres (Les Tourelles, *Boyer et Balois, 1930*) et celui de l'après-guerre, inspiré par Le Corbusier et par la Californie.

- bâtiments industriels, tels les hangars à voûte parabolique que l'on trouve un peu partout dans la ville (Foire-exposition, *années 50*) ;
- parcs, parc de la Ligue Arabe, anciennement parc Lyautey (*Laprade, 1919*), avec ses perspectives plantées de palmiers, jardin botanique de l'Hermitage, jardin du Sultan (*Forestier, 1916*) et avenues plantées…

La fin du 20ème siècle (années 1980-1990) est surtout marquée par la réalisation hautement emblématique de la Grande Mosquée Hassan II. Elle est aussi marquée par des compositions urbaines nouvelles d'inspiration néo-mauresque, notamment les sites et monuments administratifs. Certains éléments de composition urbaine demeurent cependant inachevés, comme la percée de l'Avenue Royale.

Tous ces éléments du patrimoine urbain doivent être mis en valeur car il participent au maintien de l'identité, du rayonnement et de l'attractivité du Grand Casablanca.

Carte 11. Patrimoine architectural du centre de Casablanca

Carte 12. Patrimoine et enjeux de paysage

I.6. Le défi environnemental : nature, nuisances, assainissement et déchets

I.6.1. Des espaces naturels fragiles à valoriser

Un littoral convoité

L'urbanisation qui s'annonce se portera forcément sur l'espace valorisant mais en même temps fragile qu'est le littoral.

Aussi, un des enjeux majeurs des 20 à 30 prochaines années sera de pouvoir assurer une gestion raisonnée de l'espace côtier, en le mettant en valeur sans altérer son potentiel, sa qualité écologique et paysagère, et le principe d'accès libre aux plages ; et en préservant les espaces forestiers par tous les moyens.

Le littoral a été fortement transformé dans le Grand Casablanca. Le déficit de la région en matériaux de construction, surtout en sable, a conduit dans le passé à exploiter le sable des plages qui ont toutes été dégradées. Le recul des plages est très marqué sur la côte Est de Casablanca (Sidi Bernoussi, Aïn Harrouda). Il faut éviter de tomber dans les mêmes erreurs.

Une partie du littoral est demeurée préservée. On peut ainsi observer çà et là des restes de végétation littorale spontanée intéressante ; comme à proximité du domaine royal. Sur une grande partie du linéaire littoral, en particulier lorsqu'il reste naturel, on peut distinguer un cordon dunaire sableux en arrière plage, qui domine et protège une zone arrière littorale dépressionnaire. Ce cordon, si l'on assure sa stabilité par le maintien ou la sauvegarde de la végétation (surtout la végétation spontanée qui développe souvent un enracinement important), joue un rôle de protection important vis-à-vis de la stabilité du trait de côte et des risques liés aux inondations de houles et tempêtes et surtout de vagues de tsunamis.

Des espaces forestiers fragilisés par la pression urbaine

La forêt couvre environ 4 000 hectares dans la région du Grand Casablanca, soit moins de 4% de ce territoire et environ 10 m^2 par habitant[6]. Le massif principal est celui de Bouskoura, de 3 000 ha. Les autres boisements importants sont ceux des oueds Nfifikh de 540 ha dont la moitié sur la Wilaya de Casablanca et la moitié sur la province de Benslimane, le massif de Maleh de 340 ha et ceux plus petits des dunes (50 ha répartis sur les dunes côtières de Dar Bouazza et celui de la pointe des Tamaris, 20 ha). Enfin sur la commune de Mansouria un boisement existe, d'environ 1 200 ha de part et d'autre de la route littorale, souvent très clairsemé.

Tous ces boisements sont essentiellement plantés d'essences exogènes (Eucalyptus, Pin d'Alep) ; l'Eucalyptus est gourmand en eau, et l'on constate des mortalités importantes de pins dans la forêt de Bouskoura.

La régénération de ces boisements est très difficile car ils sont régulièrement pâturés. La surface forestière de la Wilaya ne s'est pas accrue depuis l'indépendance. Elle aurait même tendance à diminuer compte tenu de la pression urbaine.

[6] A titre comparatif : 250 m2 par habitant en Île-de-France, 350 m2 par habitant au Liban.

Il convient à l'avenir de ne plus accepter des projets immobiliers, quelle que soit leur importance, sur des espaces boisés, même si les promoteurs des projets s'engagent à reconstituer d'autres espaces boisés ailleurs dans la Wilaya ou dans d'autres régions. L'expérience montre en effet que ce sont des espaces précieux, proche des centres ville – et qui auraient dû être maintenus en espaces verts urbains – ou situés sur le littoral tout près de la ville, qui sont consommés, alors que les boisements de compensation n'apportent pas un service de même valeur, ni aux habitants ni à la nature.

D'autres richesses naturelles qui mériteraient d'être mieux valorisées et préservées

Aux forêts et au littoral s'ajoutent d'autres atouts naturels que sont, en particulier, les oueds et les zones humides.

Les oueds du Maleh et du Nfifikh demeurent assez préservés et peuvent être le support d'un développement touristique vert. On trouve sur la vallée de l'oued Nfifikh et en aval de celle de Maleh les boisements les plus naturels de la région et dans cette dernière, les fonds de vallée sont assez intensément cultivés pour des cultures vivrières, grâce à la présence de l'eau. Une partie des réseaux d'irrigation est cependant dégradée.

Les cascades de Echellalate sont à sec sur la majeure partie de l'année, en raison d'une part de la sécheresse et, d'autre part, de la déviation d'un affluent de l'oued Hassar en vue de la construction du barrage de Boukarkour. Le SDAU préconise la mise en place d'un parc naturel régional sur Echellalate et toute la partie boisée de l'oued.

Autre richesse écologique remarquable, les zones humides dont il subsiste quelques unes de qualité sur la région mais qui continuent à être rognées, remblayées, polluées.

En premier lieu, la zone humide de Mohammedia près de l'embouchure de l'oued Maleh ; cette zone est considérée d'importance internationale et inscrite sur la liste de Ramsar. Elle joue un rôle important d'écrêtement de crue et d'étape sur les voies de migration. Elle est unique dans ces caractéristiques au niveau national. Elle abrite quelques espèces rares d'oiseaux comme la Spatule blanche, la Sarcelle marbrée ou encore le Goéland leucophée. Plus de 80 espèces y ont été rencontrées. Il s'agit de la zone naturelle la plus remarquable de la région. Le SDAU propose d'en faire un parc ornithologique.

Une autre zone humide est remarquable, c'est le plan d'eau de l'ancienne carrière près de la préfecture de Hay Hassani. Elle abrite la nidification d'une espèce rare, la Poule sultane. Encore récemment, cette zone humide a été en partie remblayée et reçoit des pollutions qui provoquent des mortalités importantes de poissons. L'aménagement du site d'Anfa devrait être l'occasion de mieux préserver et mettre en valeur cette richesse écologique.

L'oued Bouskoura offre encore localement quelques petites zones humides qui abritent une certaine diversité d'invertébrés aquatiques. Ces secteurs sont de plus en plus menacés par une urbanisation et des remblais qui débordent très largement sur les secteurs inondables, accroissant ainsi les risques d'inondation en amont par remontée de la ligne de crue et en aval par accélération des flux. Le SDAU prescrit l'arrêt de toute urbanisation nouvelle dans le lit majeur de l'oued.

L'essentiel sera de prendre en compte tous ces milieux naturels dans un véritable réseau d'infrastructures vertes intégrant tous les rôles de ces milieux (biodiversité, cadre de vie, éducation, ressource scientifique, protection contre les risques majeurs), ce qui permettra de les protéger, voire de les valoriser (recherche d'écotourisme).

Carte 13. Littoral, séquences : les dominantes actuelles

Carte 14. Forêts et espaces verts urbains

I.6.2. Des espaces verts urbains insuffisants

La qualité de la vie dans une grande métropole dépend très largement de l'offre d'espaces verts, notamment dans les quartiers urbains de forte densité.

Les espaces verts urbains correspondent en effet à un besoin vital, qui est d'autant plus prégnant que l'on se trouve dans des espaces densément peuplés. L'équilibre général du développement urbain en dépend et c'est à ce titre qu'ils constituent un axe stratégique majeur du SDAU.

La ville de Casablanca compte plusieurs parcs urbains centraux, dont les principaux sont ceux de la Ligue Arabe (28 ha), de l'Hermitage (15 ha), et de Murdoch (6 ha). Entourés de quartiers d'habitat, ils ont une fonction d'espaces verts de proximité. Certains possèdent des équipements particuliers : parcs de jeux, clos et payants (notamment parc Yasmina, au sein de celui de la ligue Arabe), équipements sportifs, collections botaniques (Hermitage). Il faut y ajouter les espaces verts qui entourent les centres administratifs, tels que les préfectures de Hay Hassani, Ben M'Sick, Ain Sebaa (ce dernier comprenant un zoo).

Les espaces verts suburbains, d'une fréquentation plutôt de fin de semaine, comprennent notamment : le *parc Sindibad* (40 ha), parc de jeux payant situé en bordure immédiate de la ville de Casablanca, sur la côte ouest ; il fait partie d'un ensemble plus vaste, le *site de Sidi Abderrahman,* potentiellement aménageable, avec notamment un secteur archéologique.

A ces espaces suburbains s'ajoutent les espaces forestiers fréquentés par le public notamment l'entrée Nord-Ouest de la *forêt de Bouskoura*, considérée comme le « poumon vert » de Casablanca, et, avec une fréquentation nettement moindre depuis plusieurs années, la partie la plus accessible de la *forêt d'Echellalate*, avec le site des cascades, autrefois aménagé mais aujourd'hui à l'abandon.

Le total est faible. Le Grand Casablanca compte moins de 1 m^2 d'espace vert public par habitant[7] (non comprises les forêts de Bouskoura et de Echellalate), comparé à la norme de 10 m^2 de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Surtout, les espaces verts sont mal répartis : le centre de Casablanca ainsi que la ville de Mohammedia sont bien desservis, mais les arrondissements péri-centraux de Casablanca accusent de fortes carences.

Le SDAU prescrit un accroissement important de l'offre d'espaces verts, notamment à travers la création de plusieurs grands parcs urbains, dont deux dans la ville de Casablanca elle-même (Sidi Moumen et Anfa), en plus du parc de Sidi Abderrahmane et du zoo de Ain Sebaa qui serait transformé en jardin botanique.

En périphérie, plusieurs parcs urbains ou naturels seraient projetés.

Les Grands Parcs Urbains constitueraient un réseau qui, avec les forêts, les espaces naturels à préserver, les zones inondables et les autres espaces ouverts non urbanisés, formeraient une véritable trame verte à l'échelle régionale.

[7] L'inventaire effectué par l'AUC des espaces verts existants et réalisés avant 1998, donne un résultat de 0,91 m² d'espaces verts par habitant. La carte des modes d'occupation des sols (MOS) réalisée par l'AUC en 2005 donne comme résultat 0,65 m² d'espaces verts par habitant.

Carte 15. Enjeux de trame verte

I.6.3. Des nappes et des cours d'eau en mauvais état et une alimentation en eau dépendant de ressources extérieures

Des nappes d'eau trop fortement sollicitées et polluées

Deux principaux types de ressources en eau subviennent aux besoins de la région du Grand Casablanca : les nappes souterraines et les eaux de surface. Ces ressources dépendent naturellement de la pluviométrie dont la moyenne régionale est de 400 mm, ce qui place la région en climat semi-aride.

Les nappes souterraines de la région sont en situation géographique un peu marginale ; il s'agit de la nappe de Berrechid qui se développe essentiellement au Sud d'une ligne allant de Mediouna à Nouaceur et de la nappe de la Chaouia côtière. Le potentiel, c'est-à-dire le renouvellement annuel moyen, de la nappe de Berrechid, dont l'extension est d'environ 2 000 km^2, s'élève à 48,5 millions de m^3 et l'ensemble des prélèvements en 2003 a atteint 148,5 millions de m^3 dont 130 pour l'irrigation agricole et 7 millions pour l'adduction.

La nappe de la Chaouia présente un potentiel de 52 millions de m^3. Elle s'étend à l'Ouest de l'oued Bouskoura sur 65 km le long de la côte sur une profondeur d'un peu plus de 15 km. Comme la nappe de Berrechid, seule une petite partie concerne la région du Grand Casablanca. On y observe aussi beaucoup de pompages pour l'irrigation.

Ces deux nappes sont très polluées. Sur l'ensemble des points de mesure, 92% montrent une pollution bactériologique et plus de 80% une pollution azotée. De nombreux pompages particuliers existent qui ne sont pas répertoriés et il est probable que de nombreux rejets aient lieu directement dans des puits, expliquant ainsi l'état des nappes.

S'agissant des eaux de surface, les principales ressources présentes sur la région sont celles des oueds Maleh, avec 68,8 millions de m^3 potentiels, l'oued Nfifikh avec 18,7 millions, l'oued Bouskoura avec 8,2 millions et l'oued Merzeg avec 4,7 millions. Ce potentiel peut sembler important mais il convient de noter que les deux plus importants ne concernent que très partiellement la région et surtout qu'il n'est ni possible ni souhaitable de capter et prélever l'ensemble des débits.

Le régime de ces rivières est très irrégulier et cette irrégularité a toutes les chances de s'accentuer, si on considère l'évolution climatique de ces dernières années. Le système de retenue actuel dans la région qui se limite pratiquement au barrage sur le Maleh, n'offre aujourd'hui que 3 millions de m^3 de ressources annuelles.

Une alimentation en eau potable très dépendante des territoires limitrophes

La région du grand Casablanca dépend très largement de ressources extérieures à son territoire pour son approvisionnement en eau potable, à usage domestique, collectif ou industriel. Elle est alimenté essentiellement à partir de deux bassins :

- Celui du Bou Regreg dont les eaux superficielles sont mobilisées par le barrage de Sidi Mohamed Ben Abdellah, à une centaine de kilomètres de Casablanca. Les eaux de surface sont traitées par l'ONEP (Office nationale de l'eau potable) dans la plus importante unité de production d'eau potable du Maroc (700 000 m^3/j - 50 % de la production de la côte atlantique) ; l'eau est acheminée par l'intermédiaire de deux conduites parallèles d'une capacité de 440 000 m^3/j. Des stations de surpression ont été réalisées pour répondre à la demande en période pointe.

- Celui de l'Oum El Rbia, au sud ouest de Casablanca, avec trois complexes adducteurs gérés par l'ONEP (Daoui, et Daourat) et la SEOR (Maachou) d'une capacité de production de 650 000 m^3/j.

En 2004, environ 163,8 millions de m^3 (en hausse de 1,3 % par rapport à 2003) ont été fournis par les différentes unités de production au territoire du Grand Casablanca ; ces fournitures en eau potable se répartissent comme suit :

- Bou Regreg – ONEP (39 %)
- Daourat – ONEP (28 %)
- Maachou – SEOR (32 %)
- Sources locales - Lydec (1 %)

A l'horizon 2030 et selon les sources (ONEP, Agence de Bassin), l'augmentation des besoins domestiques et industriels est estimée, à l'échelle du territoire, entre 50 % et 80 %. La capacité de production actuelle doit permettre de répondre aux besoins en eau potable et industrielle au delà de 2010. Mais pour répondre à la demande à moyen terme, des projets de renforcement de l'alimentation en eau potable sont déjà programmés avec notamment la surélévation du barrage Sidi Mohamed et l'extension du complexe du Bou Regreg pour porter sa capacité de production à 1,1 millions de m^3/j.

Comme pour l'électricité, la LYDEC bénéficie d'une contrat de gestion déléguée de 30 ans pour la distribution de l'eau potable sur les communes urbaines. Elle dessert environ 4 millions d'habitants pour un volume consommé d'environ 120 Mm^3/an.

La distribution d'eau dans les communes rurales est assurée par l'ONEP. Si, dans ces communes, les petits centres urbains sont généralement alimentés par un réseau, de nombreux douars et zones isolées s'approvisionnent encore à partir de puits dans la nappe souterraine. Cette nappe, peu profonde, est très vulnérable à la pollution. Les analyses montrent une forte contamination sur le plan bactériologique et un fort taux de pollution azotée.

Le développement des réseaux et le raccordement de l'ensemble des habitants de la zone rurale, l'amélioration de la distribution dans les bidonvilles, généralement alimentée aujourd'hui par des bornes fontaines… figurent parmi les enjeux d'aménagement dans le domaine de la distribution de l'eau potable.

L'extension rapide de l'urbanisation en zone périurbaine pose également des problèmes de partage de compétence et de gestion de l'eau entre la LYDEC et l'ONEP qu'il convient de clarifier.

I.6.4. Un assainissement incomplet

Des réseaux d'assainissement et de drainage en situation délicate

L'assainissement des eaux usées, ainsi que l'assainissement pluvial de la zone agglomérée, sont confiés en délégation de service public à la LYDEC. Actuellement, les raccordements aux réseaux de collecte des eaux usés varient de 50 à 90 % suivant les lieux. Ce qui n'est pas raccordé fait l'objet d'assainissement autonome (fosse septique) ou, le plus souvent, de rejets directs dans la nature.

Les charges polluantes, outre celles liées à la pollution domestique de la population de 3,5 millions d'habitants, comprennent aussi la pollution industrielle d'environ 2 400 unités industrielles qui actuellement n'ont entrepris aucun effort de limitation ou traitement de leurs effluents.

Le schéma d'assainissement en cours et prévu est le suivant :

- les centres urbains périphériques tels que Mediouna ou Dar Bouazza sont gérés de façon autonome par leur propre réseau avec des projets de stations de traitement en propre ;
- la zone agglomérée côtière est subdivisée en trois ensembles :
  - o la zone Ouest de Casa ;
  - o la zone Est (de la médina à Mohammedia) ;
  - o Mohammedia.

Un ancien schéma directeur d'assainissement prévoyait une station de traitement avant rejet en mer de chacun de ces réseaux, mais le contrat de délégation passé avec la LYDEC laissait les choses ouvertes et le choix a été fait de remplacer les stations de traitement par un prétraitement simple (désinfection, dégrillage) et des émissaires en mer, et de réaliser une station de prétraitement à Sidi Bernoussi desservant la Zone Est et Mohammedia en même temps, au moins à titre provisoire.

Le réseau Ouest reçoit, outre les quartiers Ouest de la ville, les effluents en provenance de Bouskoura et de Ouled Saleh. Ce réseau a fait l'objet de travaux terminés en 2002 comprenant l'interception de tous les rejets côtiers au moyen d'un grand collecteur et la réalisation d'une station de prétraitement et un émissaire en mer de 3,7 km à El Hank. La situation des plages a été nettement améliorée, même si les anciens émissaires laissent paraître encore quelques rejets sur les plages, dus sans doute à des branchements sauvages. Mais les effluents industriels étaient relativement peu élevés et la pollution est déversée dans le milieu marin. Il n'en demeure pas moins qu'il reste nécessaire de réaliser pour ce réseau Ouest, à terme, une véritable station d'épuration comme cela est prévu au schéma directeur d'assainissement (sur une emprise de 60 ha).

La partie Est fait encore l'objet de multiples rejets directs en bord de mer d'effluents bruts. Elle abrite 80 % des installations industrielles. C'est au total un équivalent de pollution de 6,5 millions d'habitants qui est rejeté en bord de mer, sans traitement, avec de fortes quantités de produits toxiques, avec pour conséquence de rendre les plages inaptes à la baignade et la côte inaccueillante à toute activité de loisirs. La justification de ce choix tient à des raisons financières. Un terrain de 150 ha fait l'objet de réserve foncière, pour le projet de station prévu dans l'ancien schéma directeur d'assainissement, depuis 1986 mais la commune ne pouvant faire face au coût du foncier, la réserve devait tomber. Le projet actuel consisterait à limiter la réserve de terrain à 70 ha en bord de mer à Sidi Bernoussi pour construire une station d'épuration plus compacte, qui desservirait néanmoins non seulement ce secteur Est mais aussi la ville de Mohammedia et la ville nouvelle de Zenata. Cette option ne peut être considérée comme durable.

Le secteur de Mohammedia, qui reçoit les eaux de communes environnantes (y compris Mansouria Ouest) serait donc raccordé à la station de Sidi Bernoussi, aussi bien pour les effluents industriels que pour les effluents domestiques. A terme, il faudra bien réaliser une station spécifique au secteur de Mohammedia, cette station n'étant pas prévue à l'actuel schéma directeur d'assainissement.

On peut se poser la question du rejet sans traitement en mer, pour l'ensemble de l'agglomération, et plus particulièrement pour le réseau Est et celui de Mohammedia, au regard de l'évolution probable des normes internationales de qualité des rejets et de l'image donnée par l'agglomération.

Des progrès dans le drainage des eaux pluviales, mais des risques accrus sur l'oued Bouskoura

La région de Casablanca a connu de graves inondations en 2002. La ville de Mohammedia a été en partie inondée, ainsi que la plaine de Berrechid. Cela a permis de rappeler que la négligence des zones d'expansion des crues dans l'aménagement, en se couvrant derrière un réseau d'assainissement courant, pouvait entraîner de graves désordres catastrophiques pour les personnes et les biens.

En effet, la plaine de Berrechid est le réceptacle de quatre bassins-versants (Boumoussa, Tamdroust, Mazer, El Himer) et n'est elle-même pas drainée par un axe précis. De proche en proche, ses eaux s'écoulent vers l'oued Bouskoura dont le cours a disparu dans l'agglomération de Casablanca, sous les remblais et constructions. Aussi, dans la ville elle-même, ce sont pas moins de 50 points noirs qui sont à régler, dont une dizaine est en cours d'étude ou de projets de résorption. Le plus gros d'entre eux concerne l'exutoire de l'oued Bouskoura, à son arrivée sur le technopole.

Il n'y a dans l'état actuel, naturellement aucun traitement des eaux pluviales qui, lorsqu'elles sont collectées, sont rejetées directement dans le milieu naturel par 15 exutoires. Beaucoup de constructions relâchent aussi directement leurs eaux pluviales, sans traitement, hors réseau.

Les travaux d'endiguement à Mohammedia et la réalisation de bassins de retenue en périphérie de Casablanca constituent des avancées. Mais, dans le même temps, de nouvelles constructions ont pris place dans le lit de l'oued Bouskoura aggravant fortement le risque d'inondation dans la zone de l'office des changes. Ce risque a conduit les autorités à étudier un projet de « super collecteur ouest » (SCO) qui contournerait l'agglomération centrale et qui pourra atténuer le risque, sans cependant pouvoir l'éliminer.

I.6.5. Une gestion peu satisfaisante des déchets

La situation des déchets dans la région du Grand Casablanca a beaucoup évolué ces dernières années, mais reste dans une situation encore fort préoccupante.

La collecte des déchets est de la responsabilité des communes.

Sur la commune de Casablanca, la production annuelle de déchets domestique est estimée à environ 1 million de Tonnes par an, avec un ratio de production de 0,8 kg/jour par habitant. Ces déchets sont caractérisés par une forte teneur en matières organiques (70 %) et une forte teneur en eau (65 à 70 %).

La commune de Casablanca, devant la multiplicité des problèmes à résoudre (investissements pour le renouvellement du matériel, la formation du personnel, etc.) a choisi de déléguer cette gestion au secteur privé et a réparti la ville en trois secteurs d'intervention alloués, en 2004, à trois opérateurs différents. Ces opérateurs ont la charge de la collecte aux portes des immeubles et du transfert à la décharge publique. Ils ont en outre la charge du nettoiement de la voirie publique et le lavage de certaines artères. Depuis, la propreté de la ville a été fortement améliorée, mais certains problèmes ne sont pas résolus ; il s'agit, en particulier des déchets verts, des gravats, des terrains vagues qui continuent d'être utilisés comme décharges improvisées.

Par ailleurs la collecte dans certains tissus urbains nécessite des adaptations : pour les bidonvilles, il n'existe pas de moyens d'accès internes pour la collecte. Dans la médina, des petits véhicules adaptés sont utilisés.

Pour les autres communes, la collecte est généralement assurée en direct par les services communaux dans des conditions insatisfaisantes (taux de collecte faible compte tenu de la dispersion de l'habitat).

Il n'existe actuellement pour l'agglomération de Casablanca qu'une seule décharge qui accueille le tout-venant et ne fonctionne pas selon les normes de décharge contrôlée. Il s'agit de la décharge de Mediouna, située sur le territoire de la commune rurale de Majjatia Oulad Taleb au lieudit « Lissasfa », le long de la route de Casablanca à Mediouna, à 5 km au nord de Mediouna. Cette décharge est arrivée à saturation. Les dépôts sont effectués dans d'anciennes carrières de calcaire, perméable, sans imperméabilisation des fonds. La nappe au dessous est totalement polluée. Par ailleurs, des feux sont permanents sur cette décharge, distribuant des effluves dans tout l'environnement, d'autant que la décharge est située très prêt des crêtes sommitales de la région. Une ancienne décharge est arrêtée depuis de nombreuses années, mais non réaménagée, sur la route de Tit-Mellil.

Un appel d'offres a récemment permis de sélectionner une société privée pour créer et gérer une nouvelle décharge, selon les normes internationales de décharge contrôlée sur un site limitrophe de l'actuelle décharge. La situation devrait donc s'améliorer, au moins en ce qui concerne les pollutions des eaux et de l'air. Mais la question se pose de savoir si un site unique pour une agglomération de plus de trois millions d'habitants – bientôt plus de quatre - est une réponse optimale (manque de solution alternative en cas de problème sur le site, multiplication des distances de transport, etc.) et si la solution du tout en décharge reste tenable à long terme.

Une grande décharge existe aussi en aval de l'oued Maleh, en rive droite, à proximité de l'autoroute, commune d'Echellalate. Elle reçoit les déchets de Mohammedia.

Les déchets hospitaliers font actuellement l'objet d'une expérience test avec la collecte des déchets du C.H.U. Le ministère de la Santé a délégué la gestion à une entreprise qui collecte, stérilise et exporte ces déchets auprès d'entreprises spécialisées. Cette expérience devrait être généralisée à court terme.

Concernant les déchets industriels spéciaux, des études techniques relatives à la création d'un centre national d'élimintation sont en cours. Le site retenu se situe sur le territoire de la commune rurale d'El Khyayta dans la Préfecture de Berrechid.

I.6.6. L'omniprésence des nuisances, notamment industrielles

Une concentration des nuisances sur l'axe Mohammedia - Casablanca

L'industrie de Casablanca souffre aujourd'hui d'une image environnementale négative liée aux nombreuses pollutions et nuisances générées directement ou indirectement par les activités, nuisances d'autant plus mal ressenties que de nombreux établissements sont au contact des zones d'habitat et de la population.

Les activités industrielles et assimilées (y compris production d'énergie, assainissement, gestion des déchets…) sont en effet à l'origine d'une part significative de la pollution des eaux, de l'air, des sols… Les industries produisent des effluents liquides, des déchets solides et des émissions atmosphériques potentiellement toxiques qui sont rejetés pour une part importante dans le milieu naturel, notamment en mer, sans aucun traitement. Les conséquences de ces pollutions se traduisent aussi bien sur la santé et le bien-être des populations que sur la qualité des milieux naturels (ressources naturelles, flore, faune...).

A l'échelle de la région, c'est principalement sur l'axe Casablanca-Mohammedia que se concentrent les enjeux de « l'environnement industriel ». C'est en effet sur cet axe, le long du littoral, que s'est organisé le développement industriel de Casablanca, favorisé par la présence des ports de Casablanca et de Mohammedia, la bonne desserte liée à la densité du réseau routier et autoroutier, ou encore la proximité de la mer qui pouvait favoriser par le passé le rejet des eaux industrielles.

Trois secteurs concentrent en particulier les activités industrielles de la région de Casablanca :

- la zone industrielle d'Ain Sebaa-Hay Mohammadi, avec en particulier le quartier industriel des Roches Noires, constitue le premier foyer industriel du Grand Casablanca (46 % à la production industrielle Casablancaise, 38 % du total des unités industrielles). Ce secteur industriel dans le prolongement du port, à quelques centaines de mètres du cœur de Casablanca, accueille des activités diversifiées, et en particulier de grandes unités de production du secteur agroalimentaire, de la para-chimie, de la verrerie… La plupart des activités industrielles ont un lien avec le Port dont elles dépendent pour leur approvisionnement ;

- la zone industrielle de Sidi Bernoussi, qui s'étend sur plus de 400 ha et accueille plus de 500 unités industrielles, est la plus importante et la plus ancienne aire d'implantation d'entreprises du Maroc. Tous les secteurs économiques y sont représentés avec également quelques grosses unités. Cette zone est aujourd'hui confrontée à des problèmes de vieillissement et d'entretien des voiries et des réseaux, de friches industrielles ou terrains vacants, de dépôts d'ordures… et à un environnement dégradé ;

- le secteur de Mohammedia, caractérisé par la présence de plusieurs unités industrielles majeures : la raffinerie de la SAMIR qui assure plus de 80 % de la production nationale d'hydrocarbures, la SNEP premier complexe chimique du Maroc ou encore la centrale thermique de l'ONE. Ce complexe a favorisé le développement industriel du secteur avec l'implantation de nombreuses entreprises de l'industrie chimique ou para-chimique ; près de 200 établissements sont recensés, répartis sur plusieurs sites : le port, la route côtière…

En matière d'environnement industriel, aux nuisances générées par les activités (bruit, odeurs, impact visuel...), s'ajoutent les difficultés liées à la collecte des déchets, aux traitements des eaux usées, aux flux de marchandises… ; ces zones apparaissent aujourd'hui insuffisamment équipées pour répondre à ces enjeux.

Les risques « chroniques » : les pressions de l'industrie sur l'environnement

A quelques très rares exceptions, les effluents liquides de l'industrie dirigés vers les réseaux d'assainissement collectif, sont directement rejetés en mer à travers des collecteurs, sans traitement préalable. Ces rejets industriels, auxquels s'ajoutent les rejets domestiques des égouts sont à l'origine d'une aggravation de la pollution littorale avec des conséquences importantes en terme de pollution et de santé.

Selon les chiffres communiqués par la LYDEC, plus de 1 960 unités industrielles (dont plus de la moitié dans la préfecture de Aîn Sebaa), soit 80 % de l'industrie du Grand Casablanca, déversent leurs effluents à la mer par l'intermédiaire de 7 grands collecteurs. Avec 1 300 tonnes de rejets non traités déversés chaque jour directement à la mer, la charge polluante équivaut à celle d'une population de 6,5 millions d'habitants.

Le réseau de collecte est par ailleurs fortement altéré par ces rejets (phénomène de colmatage, attaque acide…). Tous les secteurs industriels sont concernés par des rejets de produits toxiques, de métaux lourds… : la chimie et la parachimie, l'agroalimentaire, la métallurgie, le textile…

La quasi-totalité des activités humaines est source de pollution de l'air. A coté des sources mobiles constituées par le secteur du transport, les sources fixes (production d'énergie thermique, industrie…) représentent une part significative des rejets atmosphériques.

La production d'énergie thermique - que ce soit pour la production de vapeur et d'électricité ou pour les besoins propres de l'industrie - avec la combustion de combustibles fossiles (fioul lourd...) génère d'importantes émissions. Le dioxyde de carbone (CO_2), produit "normal" de la combustion dont la concentration croissante contribue à l'effet de serre, mais aussi le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de soufre (SO_2), les oxydes d'azote (NO_x), les poussières, les métaux lourds… sont concernés.

En quantités variables selon les branches d'activités, l'industrie produit également des émissions plus spécifiques dues aux procédés de traitement ou de fabrication employés mais, comme pour les effluents industriels, la contribution des différentes branches d'activités aux charges de pollution atmosphérique, par type de polluants, est difficile à évaluer. Les industries chimiques, métallurgiques ou de la verrerie, l'agroalimentaire… - autant de secteurs largement représentés dans les zones industrielles d'Ain Sebaa-Hay Mohammadi et de Sidi Bernoussi-Zenata -, la centrale thermique et la raffinerie de la Samir sur le secteur de Mohammedia…, sont généralement désignées parmi les principales sources fixes de pollution atmosphérique. Mais plus localement, d'autres activités sont susceptibles d'engendrer de fortes pollutions (cimenterie de Oulad Saleh, limitrophe de la région).

En matière de pollution atmosphérique, il convient également de noter l'importance des nuisances le long des principaux axes routiers desservant le port de Casablanca, générées par un trafic routier intense et aggravées par les mauvaises conditions de circulation (problèmes de congestion), mais aussi par un parc de véhicules souvent ancien et très polluant.

Les pouvoirs publics sont conscients des enjeux attachés à la qualité de l'air dans la Wilaya. Le Ministère de l'Environnement a mis en place un dispositif de surveillance et de mesure de la pollution atmosphérique, au moyen de stations fixes, à Casablanca et Mohammedia.

L'activité industrielle génère également des déchets spécifiques : des déchets banaux, des déchets de démolition et déchets putrescibles, mais aussi des déchets dangereux (pesticides, métaux lourds, huiles, résines, peintures…). L'élimination de ces déchets industriels spéciaux, compte tenu de leur toxicité potentielle, requiert des équipements spécifiques. La Wilaya de Casablanca ne possède pas aujourd'hui d'unité adaptée au traitement (centre d'enfouissement ou d'incinération) ou à la valorisation de ces déchets. En pratique, on peut supposer qu'une très grande partie des déchets industriels est éliminée avec les déchets ménagers, avec de fortes conséquences sur le milieu naturel, la pollution des eaux souterrains et de surfaces…. Des études techniques sont en cours pour la création d'un centre national d'enfouissement des déchets industriels (voir supra).

Le Ministère de l'Environnement entreprend diverses actions visant à réduire les impacts de l'activité industrielle sur l'environnement. Il a notamment créé un fond spécial (le FODEP, fond de dépollution) destiné à assister et aider les entreprises à dépolluer leurs rejets.

Les mutations industrielles laissent des friches, des pollutions dangereuses pour l'environnement et la santé. Les infiltrations ou les déversements de substances polluantes, liés à l'exploitation passée ou présente d'une installation industrielle, les dépôts de déchets ou de produits chimiques abandonnés…, sont les causes les plus fréquentes de la contamination des milieux. Pour la collectivité, la prise en compte de ces sites pollués recouvre de multiples enjeux (santé publique, problèmes fonciers, urbanisme, coûts de dépollution,..) dans le cadre de politiques d'aménagement et d'investissement.

Le territoire du grand Casablanca ne dispose pas aujourd'hui d'inventaire des sites pollués. Néanmoins, les friches industrielles générées par les mutations ou les cessations d'activités constituent autant de sites sensibles. C'est le cas par exemple des anciens dépôts d'hydrocarbures AGIP, la cimenterie Lafarge… sur la zone industrielle de Sidi Bernoussi-Zenata, mais aussi des terrains concernés par le développement de la zone d'activité de Nouaceur, anciennement occupés par des dépôts d'hydrocarbures.

Face aux enjeux environnementaux, le secteur industriel dans son ensemble reste encore insuffisamment sensibilisé. Le caractère très fragmenté, en petites unités, rend la gestion environnementale difficile, les entreprises étant peu disposées par ailleurs à investir dans des technologies de réduction et de contrôle de la pollution dans une période où pèsent des incertitudes économiques.

Des actions sont cependant menées sur le territoire de la région de Casablanca pour réduire les impacts environnementaux du secteur industriel. Ainsi, quelques grandes entreprises se sont ainsi engagées dans des programmes de modernisation de leur site de production afin d'en améliorer les performances environnementales. C'est le cas de l'ONE avec le projet de mise aux normes internationales de la centrale thermique de Mohammedia ou de la Samir avec la construction d'une nouvelle station de traitement des effluents sur le site de la raffinerie.

Pour réduire les rejets industriels vers le milieu marin, la Lydec mène depuis 1999 une stratégie de surveillance de la pollution industrielle à travers la création d'une structure chargée d'une part d'améliorer la connaissance (recensement des industriels, caractérisation des rejets, cartographie…) et d'autre part, de mener des actions directement auprès des industriels pour réduire les émissions (sensibilisation, assistance technique, développement de partenariats…).

Néanmoins, la réduction des nuisances industrielles à l'échelle de Casablanca suppose une action plus globale qui passe par des dispositifs réglementaires (procédures d'autorisation des installations, normes de rejets, moyen de contrôles et de sanctions…) et incitatifs (développement du principe pollueur-payeur, incitations financières pour moderniser les outils de productions…) ; c'est le sens des actions aujourd'hui engagées par le ministère de l'environnement marocain.

Mais la réduction des nuisances appelle également le développement d'équipements de traitement performants (réseaux d'assainissement et stations d'épurations, réseaux de collecte des eaux usées, centres de traitements de déchets…) qui relève elle d'une planification à moyen terme.

La problématique spécifique des exploitations de matériaux de carrières

Les matériaux de carrière sont des composants de base de l'activité de la construction. Les argiles (briques, terres cuites…), les granulats (BPE, soubassements routiers…), le ciment … trouvent leurs débouchés dans le bâtiment et les travaux publics dont ils constituent une matière première indispensable. L'activité extractive est donc étroitement liée à celle de la construction et à ce titre, elle représente un potentiel économique de première importance. Une trentaine d'exploitations en activité et une soixantaine d'anciennes carrières sont aujourd'hui recensées sur le territoire du grand Casablanca ; la grande majorité d'entre elles est localisée en zone périurbaine.

Cette activité extractive jouit actuellement d'une image très négative. L'exploitation des matériaux sur le territoire de Casablanca génère en effet de nombreux impacts environnementaux : impacts paysagers importants, nombreuses nuisances liées à l'activité industrielle (bruit, poussières, trafic lié à l'évacuation des matériaux, vibrations liées aux tirs de mines…), des problèmes de sécurité (zones non sécurisées ou transport des matériaux)… Cette situation est notamment le fait d'un fort déficit réglementaire ; les textes sont pour la plupart peu adaptés aux exigences actuelles et les moyens techniques et humains disponibles pour suivre et contrôler ce secteur industriel restent insuffisants pour répondre aux attentes croissantes dans ce domaine.

L'impact des exploitations de matériaux de carrières sur le territoire de Casablanca ne se limite pas à la phase d'exploitation. Les anciennes carrières soulèvent également de nombreux problèmes en l'absence de réglementation imposant une remise en état. Elles génèrent un impact paysager durable (front de taille, abandon des installations, dépôt de stériles, sols nus…), accentué bien souvent par une méthode d'exploitation en « dent creuse » qui limite les possibilité de réaménagement. Ces sites, souvent investis par de l'habitat non réglementaire, posent également des problèmes de sécurité des personnes et des biens (hauteur des fronts de tailles, stabilité, …), des risques de décharges improvisées (pollution, coût pour la société….). Pourtant, un certain nombre de ces anciennes exploitations offre des opportunités d'aménagement pour répondre à des besoins publics : zones de décharges autorisées en zones rurale ou périurbaine, mais aussi création d'espaces verts ou de loisirs en zones denses.

La poursuite de cette activité pour répondre aux besoins futurs de développement de Casablanca impose une meilleure insertion des sites et une prise en compte accrue de l'environnement. Elle implique notamment une évolution du cadre réglementaire sur les procédures d'autorisation, les conditions d'exploitation, l'obligation de remise en état.

Carte 16. Principales nuisances et pollutions industrielles

I.6.7. Les risques naturels

Inondation, le principal risque naturel pour la région de Casablanca

La région de Casablanca a subi cette dernière décennie plusieurs inondations importantes, par « ruissellement » ou torrentielles. Les inondations par ruissellement trouvent leur origine dans les orages violents sur des surfaces plus ou moins imperméabilisées. Le ruissellement des eaux, aggravé par l'imperméabilisation des sols, provoque des inondations locales temporaires, aux points bas des bassins versant. Les modes d'occupation des sols, en particulier le degré d'imperméabilisation du bassin-versant, l'importance du relief… sont souvent déterminants dans la gravité du phénomène. Elles sont fortement aggravées par la saturation des réseaux d'assainissement pluviaux. Ce fut la cas en 1996 dans la partie Sud de l'agglomération de Casablanca avec de graves inondations dans les quartiers de Bouchentouf, El Fida, Derb Sultan… Les collecteurs, non entretenus et quasiment obturés, ont débordé, ne pouvant supporter l'accumulation des eaux. Par ailleurs, facteur aggravant, l'oued Bouskoura, qui draine l'ensemble de ce bassin versant, n'a plus depuis bien longtemps, d'exutoire direct sur l'océan.

Lors de pluies très violentes, les oueds plus encaissés comme l'Oued El Maleh ou l'oued Nfifikh peuvent connaître des crues torrentielles. En 2002, des pluies très abondantes sur le bassin de l'Oued el Maleh ont entraîné des crues centennales conduisant à des inondations de toute la partie basse de la ville de Mohammedia, avec des conséquences humaines et des dommages économiques très importants. Outre la destruction d'équipements, de logements et d'activités, ces inondations sont à l'origine de l'incendie qui a largement endommagé la raffinerie de Mohammedia. Cette catastrophe a affecté le principal outil de production de produits pétroliers marocains, fragilisant pendant plusieurs semaines l'approvisionnement en hydrocarbures du Royaume.

Des actions ont cependant été engagées pour prévenir les conséquences de nouvelles inondations majeures. Sur la ville de Casablanca, la LYDEC a entrepris d'importants travaux d'entretien et de curage du réseau de collecteurs et a développé parallèlement un réseau d'alerte, permettant de réduire notablement les zones de risques. Un nouveau collecteur (super collecteur Ouest - SCO) est projeté à l'ouest de Casablanca qui acheminera les eaux de l'Oued Bouskoura vers la mer, permettant de résoudre les problèmes de crues faibles et moyennes, mais le risque d'inondation existera toujours pour les fortes crues (période de retour supérieure à 20 ans). Par ailleurs, afin de réduire les communications entre les bassins de Berrechid et de Bouskoura, des retenues d'eau sont en cours de réalisation dans le bassin de Berrechid ainsi qu'une déviation en direction de l'oued Merzeg. Sur le secteur de Mohammedia, régulièrement exposé aux inondations, outre les travaux de curage du lit majeur de l'oued el Maleh, un canal de délestage de 1000 m et d'un débit de 90 m^3/s a été créé dans la zone humide, le long de l'emprise de la raffinerie. Un projet de barrage est également envisagé (barrage de Boukarkour).

Erosion littorale

Les côtes sableuses sont soumises à d'importants phénomènes d'érosion. La comparaison par photos aériennes du trait de côte entre 1962 et 1988 montre des reculs de plage atteignant 22 m (soit 0,9 m par an) sur les plages d'Oukacha Est et Sidi Abdellah Bel Haj, en aval de la zone protégée par la digue du port de Casablanca (où au contraire on assiste à un engraissement de la plage d'Oukacha Ouest) et de 15 m (soit 0,6 m par an) sur les plages de Grand Zenata et Paloma, plus proches de Mohammedia. Ces phénomènes d'érosions ont par ailleurs été fortement aggravés par les extractions massives de sables dunaires sur le cordon littoral.

Plusieurs autres observations incitent à la vigilance pour ce qui concerne la stabilité de la côte ; les assises de la grande mosquée Hassan II montrent déjà quelques perturbations et des études sont encours pour les protéger ; la base du mur de la nouvelle corniche présente pour sa part déjà une érosion non négligeable (par endroits entre 20 et 25 cm) avec du ferraillage mis à nu. Les mesures de protection qui seront à prendre devront d'une part intéresser l'ensemble de la baie comprise entre El Hank et la jetée du port de Casablanca et d'autre part envisager toutes les conséquences sur l'environnement côtier, en particulier les risques d'érosion des plages entre Casablanca et Mohammedia.

Enfin, plus localement, d'autres risques naturels peuvent concerner le territoire. Des phénomènes de glissement de terrains, favorisés par la faiblesse du couvert végétal, peuvent se produire sur les versants à fortes pentes des oueds El Maleh et Nfifick ; en période estivale, des feux de forêt peuvent aussi affecter les zones boisées les plus importantes (Bouskoura, Nfifikh…).

Risques sismiques et tsunami

L'ensemble de la région de Casablanca est classée en zone de risque sismique moyen. Le risque d'intensité de référence probable est de 5 à 6 sur l'échelle de Richter. Les facteurs de risques sont aggravés par des sols meubles, mous à nappe proche (facteur d'aggravation pouvant atteindre 10) ; ce sont naturellement les secteurs d'alluvions fines modernes (sols d'oueds et de dayas) qui sont les plus exposés. Par ailleurs, les oueds de la région, de direction sud-nord, sont déterminés par la présence de failles qui constituent des axes de mouvements préférentiels lors des séismes.

Un règlement de construction parasismique qui s'impose aux constructions nouvelles et dont l'objet est de limiter les dégâts humains et matériels des séismes a été publié en février 2002. Malheureusement, la quasi-totalité des constructions existantes de la région de Casablanca ne correspond pas aux normes de ce nouveau règlement. De plus, l'application et le respect des dispositions par les entrepreneurs, comme le contrôle des bâtiments et édifices concernés… semblent encore aujourd'hui très incertains.

Des secousses sismiques se produisant au large de la cote atlantique pourraient par ailleurs engendrer des phénomènes de tsunami exposant l'ensemble de la zone littorale. Les données historiques montrent ainsi que la cote marocaine a été fortement touchée par un tsunami consécutif au séisme de magnitude 9 qui a détruit la ville de Lisbonne en novembre 1755. Un tel événement, heureusement extrêmement rare, pourrait avoir des conséquences dramatiques pour le littoral casablancais. Si la maîtrise de l'urbanisation le long de l'ensemble de la zone côtière apparaît comme illusoire, en revanche, le développement de systèmes de surveillance et d'alertes, la mise en œuvre de procédure d'évacuation rapide des populations devraient permettre de réduire les conséquences humaines d'une telle catastrophe.

I.6.8. Les risques industriels

Des secteurs industriels générateurs de risques technologiques majeurs

De nombreux sites industriels mettent en œuvre des produits dangereux ou présentent par leur activité des risques notables d'explosion, d'incendie ou de dissémination de substances toxiques susceptibles d'entraîner de graves conséquences humaines, économiques ou environnementales. Des secteurs industriels traditionnellement reconnus comme générateurs de risques technologiques majeurs sont fortement représentés sur le territoire : les diverses branches de la chimie, les dépôts de gaz ou d'hydrocarbures, les dépôts de produits phytosanitaires et d'engrais, des fabriques d'explosifs, mais aussi des industries agroalimentaires (sucreries, distilleries, stockages céréaliers….).

Le risque technologique ne peut cependant se limiter aux seuls grands établissements. Il faut également prendre en considération les très nombreux sites industriels ou de stockage qui peuvent présenter des risques, même à des degrés moindres. Les activités potentiellement concernées sont extrêmement diverses : installations de réfrigération utilisant de l'ammoniac, distribution de gaz, stockage de matières dangereuses…

La méconnaissance générale de ces établissements industriels, la vétusté d'un grand nombre d'installations et l'absence de mesures de sécurité, leur forte insertion dans le tissu urbain sont autant de facteurs aggravants.

La notion de risques technologiques majeurs est aujourd'hui peu prise en compte dans les réflexions d'aménagement du territoire. Le Maroc ne dispose pas aujourd'hui dans ce domaine d'une réglementation spécifique, à l'exemple de la réglementation issue de la directive Seveso au niveau des Etats européens. Cette directive adoptée en juin 1982 et modifiée en décembre 1996, prévoit la mise en place, par les Etats, de dispositifs de maîtrise des risques pour les établissements où sont présentes des substances dangereuses.

Une concentration des enjeux entre les ports de Casablanca et de Mohammedia

A l'échelle de la région, c'est essentiellement sur l'axe Casablanca - Mohammedia que se concentrent les enjeux liés aux risques technologiques, même si localement, la présence d'une installation sensible (dépôt d'hydrocarbures, usines de fabrications d'explosifs….) peut bien sûr générer des risques importants.

Le territoire de Mohammedia, fortement marqué par l'industrie pétrochimique liée à la vocation pétrolière du port, apparaît comme le secteur le plus concerné avec en particulier la présence des nombreux dépôts d'hydrocarbures des principaux distributeurs de carburant (Pétrom, Total…), de stockages et de centre emplisseurs de gaz (Maghreb gaz, Butagaz...).

Deux unités industrielles, compte tenu de l'importance de leurs activités, sont particulièrement sensibles : le complexe chimique de la SNEP, premier producteur national de matière plastique, de soude… et la raffinerie de la Samir (capacité de raffinage de 7 Mt/an et de stockage supérieure à 1,3 Mm^3), toutes deux localisées le long de la route côtière.

Dans le cadre de sa politique de protection de l'environnement, la Samir a établi un certain nombre d'études de dangers pour son site industriel. Ces études devraient contribuer à définir des zones de maîtrise de l'urbanisation dans le cadre du SDAU de Casablanca.

Par ailleurs, la concentration des dépôts de produits chimiques et d'hydrocarbures (SNEP, Shell…) sur le port de Mohammedia fait de celui-ci un site particulièrement sensible, aggravé par ailleurs par les risques d'effets « domino » liés à la proximité des installations entre-elles.

Deux autres secteurs concentrent des activités industrielles susceptibles de générer des risques technologiques :

- la zone industrielle d'Ain Sebaa qui accueille de grandes unités de production du secteur agroalimentaire : Cosumar (sucrerie) et de la para-chimie : Akzo Nobel Coatings, chimicolor (peintures, vernis, diluants) ;
- la zone industrielle de Sidi Bernoussi-Zenata (ZISB) à Casablanca, avec notamment la présence de Colgate, Unilever, Air Liquide, GoodYear…

Enjeux et vulnérabilité aux abords des établissements à risques

Une première analyse de l'occupation du sol autour de ces établissements industriels révèle l'importance des enjeux humains et la sensibilité de nombreux sites. Si l'occupation du sol est généralement dominée dans un périmètre proche par des zones d'activités, l'habitat n'en est pas absent. L'implantation de nombreux bidonvilles, caractérisés à la fois par de fortes densités de populations et des constructions précaires, peut être observée en limite immédiate de plusieurs dépôts d'hydrocarbure ou du complexe chimique de la SNEP.

De même, les zones de dangers couvrent largement l'emprise du golf royal de Mohammedia. D'autres situations illustrent la faiblesse de cette prise en compte comme sur le port de Casablanca avec la présence de dépôts de liquides inflammables à quelques dizaines de mètres seulement de zones d'habitats collectifs.

Carte 17. Etablissements potentiellement à risques technologiques

I.7. Le défi de l'équipement d'une grande métropole

Dans le contexte marocain, le Grand Casablanca se distingue par un nombre de grands équipements relativement important et des indicateurs de performance souvent supérieurs aux objectifs nationaux.

Pour autant, l'offre reste fortement concentrée dans les arrondissements centraux, en décalage avec l'évolution récente de l'urbanisation et de la population, et conduit à un sous-équipement de la périphérie.

Cette offre reste aussi insuffisante au regard des ambitions affichées par le Grand Casablanca en termes de rayonnement international, et certains grands équipements structurants ne répondent plus aux normes.

I.7.1. Une offre universitaire appelée à se développer

La région du Grand Casablanca accueille l'Université Hassan II, créée en 1975 et où se forment aujourd'hui 50 000 étudiants répartis en deux moitiés sensiblement égales sur Casablanca et Mohammedia.

L'Université Hassan II de Casablanca comprend trois sites. Le principal, le campus route d'El Jadida, accueille 17 000 étudiants et regroupe les Facultés de droit et de sciences, l'école d'ingénieurs ENSEM et l'Ecole Supérieure de Technologie. S'y trouve aussi une cité universitaire et deux internats. Les deux autres sites sont d'une part le pôle des études médicales, dans le quartier des hôpitaux, où se trouvent la faculté de médecine et de pharmacie, la faculté de médecine dentaire et la Présidence de l'Université, et d'autre part la faculté des lettres à Aïn Chock (4 000 étudiants environ).

L'Université Hassan II de Mohammedia sera aussi, d'ici peu, répartie sur trois sites. Le principal, localisé à Mohammedia, accueille 15 000 étudiants dans trois établissements, dont la plupart réside à Casablanca et n'offre pas de logements étudiants. Le deuxième est situé à Ben M'Sick et accueille 7 000 étudiants dans deux établissements : la Faculté des Lettres et Sciences Humaines et la Faculté des Sciences. Le site à Aïn Sebaa devait accueillir depuis peu une Faculté de Sciences Economiques.

La généralisation de l'enseignement primaire, la forte progression de la scolarisation dans le secondaire, les évolutions démographiques et la volonté de développer l'accès à l'enseignement supérieur peuvent conduire à multiplier les effectifs d'étudiants de l'enseignement supérieur par un facteur 4 ou plus à l'horizon 2030.

Outre ce défi quantitatif, l'Université doit aussi faire face à des exigences croissantes en matière de logement, de transports, de services, d'équipements culturels et de loisirs, et ceci aussi bien de la part des étudiants que des enseignants.

Enfin s'ajoute le défi d'accueillir dans de bonnes conditions des étudiants plus âgés pendant une période limitée (3 à 6 mois) dans le cadre du développement de la formation continue.

L'Université Hassan II envisage un triplement de ses effectifs à moyen terme. Elle a développé de nombreux projets, tous bien avancés voire en chantier comme :

- une extension du Campus route d'El Jadida - le seul des trois sites existants sur Casablanca qui peut véritablement évoluer et qui devrait en outre bientôt bénéficier d'une desserte ferroviaire - soit au nord du projet Nassim, à proximité de cette future gare et/ou sur des terrains libérés sur l'aérodrome d'Anfa ;
- une mise à niveau du même Campus avec la création d'une bibliothèque régionale universitaire, des résidences pour étudiants, un club des enseignants de l'Université, le transfert des locaux de la présidence de l'université sur le campus, des installations sportives sous la forme dans un premier temps de terrains de sport peu coûteux à l'entretien, un centre médico-social ;
- la création d'une faculté de sciences économiques à Ain Sebaa ;
- l'extension de l'antenne de la faculté de Ben M'Sick et la création d'une bibliothèque.

A un horizon de 20 à 25 ans, la création d'autres campus et des extensions cde celui de Mohammedia doivent être envisagés. Le SDAU préconise la localisation de deux nouveaux campus à Zenata d'une part, et à Bouskoura d'autre part.

Ces nouveaux campus pourraient mêler le public et le privé, être ouverts sur leur environnement économique, offrir des formations qui manquent aujourd'hui (formations en gestion et commerce, formations agricole, agroalimentaire ou vétérinaire, ...), être bien desservis en transport et mieux de répondre aux multiples besoins des étudiants et des enseignants, en termes de logement, d'activités sportives ou culturelles.

I.7.2. Un réseau hospitalier satisfaisant mais encore trop concentré

Un réseau d'hôpitaux très fortement concentré ...

La région du Grand Casablanca bénéficie d'une offre de soins ambulatoires et hospitaliers riche, diversifiée et stratifiée. De nombreux indicateurs en attestent. On y dénombre un lit hospitalier pour 636 habitants, soit une offre près de deux fois supérieure à la moyenne nationale (un lit pour 1 143 habitants), 870 000 consultations urgentes, soit 29 % du total national quand sa population n'en représente que 12 %, 2 230 550 consultations paramédicales, 1 302 169 consultations médicales, ...

Le Centre Hospitalier Universitaire Ibn Rochd, dont le rayonnement est national, est l'un des quatre CHU que compte le Maroc auquel s'ajoutent 11 hôpitaux publics, 8 centres de diagnostic de la tuberculose, un centre de transfusion sanguine, un institut Pasteur, huit bureaux d'hygiène municipale et plus d'une centaine de centres de santé.

Le secteur privé y est aussi fortement développé avec 75 cliniques, 110 laboratoires d'analyse médicale, 73 cabinets de radiologie, 780 cabinets dentaires, 991 pharmacies et près de 2000 cabinets de consultation. Les lits hospitaliers privés représentent à eux seuls 39 % de l'offre totale, les autres relevant soit du CHU (29 % des lits répartis sur quatre établissements), soit des onze autres hôpitaux publics (32 %).

Cette offre hospitalière abondante souffre cependant d'une très mauvaise répartition géographique liée à son extrême concentration. Les trois arrondissements centraux d'Anfa, El Maarif et Sidi Belyout concentrent en effet à eux seuls 65 % de l'offre privée et 55 % de l'offre publique, alors que moins de 15 % des habitants du Grand Casablanca y vivent. A l'inverse, l'offre hospitalière privée est quasi-inexistante en milieu rural tout comme parfois l'offre publique.

La situation devrait progressivement s'améliorer. La mise en place du Schéma Régional d'Organisation Sanitaire (SROS) dans le cadre de la régionalisation du système de santé devrait faciliter les nécessaires évolutions de l'offre de soins pour notamment favoriser l'équité dans l'accès physique et financiers aux soins.

Le SROS constitue en effet un véritable outil de planification et de régulation de l'offre de soins à l'échelon régional et un moyen de l'aménagement du territoire. Il définit les besoins en infrastructures, en moyens et en activités de soins qui permettent de répondre de façon optimale et satisfaisante aux objectifs de santé d'une région. Il organise les liens fonctionnels entre établissements de soins, eu égard au souci de complémentarité qui doit exister entre les secteurs d'activités (public et privé) et les réseaux de soins (ambulatoire et hospitalier). Il est surtout la référence pour délivrer les autorisations et a pour ambition de développer la planification régionale, en prévoyant et suscitant les évolutions nécessaires de l'offre de soins pour apporter une réponse adaptée (car décentralisée) aux besoins de la population. Il a aussi vocation à offrir un cadre de référence formel pour développer de nouveaux mécanismes de planification et de régulation : PEH, réseaux de soins, programme clientèle, contractualisation, accréditation ...

Deux nouveaux hôpitaux sont d'ores et déjà programmés, l'un à Nouaceur, l'autre à Mediouna, tandis qu'en amont le besoin a été identifié de 22 nouveaux centres de santé à l'horizon 2008, surtout en milieu périurbain et en zone rurale mais pas seulement. Avec ici aussi des problèmes récurrents de disponibilité du foncier pour faire aboutir les projets comme à Hay Hassani, …

Dans une vision à long terme (2030), il faudra aller plus loin pour tenir compte de l'émergence de puissants pôles urbains en périphérie. Le SROS devra être adapté au parti d'aménagement prescrit par le SDAU.

Un manque de moyens humains et de ressources financières

Les enjeux en matière sanitaire ne tiennent pas uniquement à l'offre de soins, qu'il convient certes de renforcer, notamment en formations de soins de santé de base, pour pallier l'iniquité de sa distribution spatiale, mais aussi dans une meilleure utilisation des ressources hospitalières existantes.

Celles-ci apparaissent en effet sous-utilisées : le taux d'occupation des lits est souvent inférieur à 50 %, il atteint même 10 % à Aïn Chock, des salles d'opérations sont fermées, en raison notamment de ressources humaines et financières insuffisantes. La région du Grand Casablanca manque en effet de personnel paramédical alors même qu'elle forme une large part des infirmiers du Royaume. La région compte un infirmier pour 2 300 habitants quand la moyenne nationale est de 1 083 et que cette dernière est elle-même jugée insuffisante, le Maroc souffrant d'un déficit estimé globalement à 9 000 infirmiers. Ce déficit ne renvoie pas à un problème de formation mais pour l'essentiel à un manque de ressources financières : tous les infirmiers formés ne trouvent pas de postes à l'issue de leur formation.

L'utilisation informelle des professionnels de santé du secteur public par le secteur privé, théoriquement interdite par la loi, mais largement pratiquée dans la réalité, aggrave la situation.

Les enjeux en matière sanitaire tiennent aussi à l'adaptation de l'offre, tant dans le panier d'activités proposé qu'en termes de qualité, aux spécificités et aux exigences d'une population vivant dans une métropole de près de quatre millions d'habitants. La vétusté et l'inadéquation des services proposés par rapport aux attentes et à la demande contribuent aussi à la sous-utilisation des ressources existantes, en particulier au centre de Casablanca où la concurrence avec le privé est forte. Un constat qui pose la question de la redistribution des ressources existantes au niveau régional.

I.7.3. Une offre limitée de grands équipements sportifs, culturels et de loisirs

Les équipements sportifs et destinés à la jeunesse

Les activités physiques et sportives, qu'elles soient à vocation éducative, socio-économique, de détente, de loisirs ou de prévention, nécessitent des pouvoirs publics des solutions qui permettent de donner satisfaction aux besoins des masses de jeunes et moins jeunes pratiquants ainsi qu'aux sportifs confirmés et aux spectateurs des sports de compétition.

Depuis l'indépendance du Maroc, le gouvernement a programmé dans les différents plans de développement économique et social des budgets d'investissement et des mesures législatives et réglementaires visant à la maintenance et à la modernisation des installations, allant du modeste terrain de football au complexe sportif multidisciplinaire. Mais cette politique d'équipement sportif n'a pas pu combler le retard constaté ni faire face aux besoins croissants.

La décentralisation a donné aux collectivités locales la pleine responsabilité de la réalisation des équipements sociaux en général et particulièrement des équipements sportifs, mais les moyens limités des collectivités locales n'ont pas été à la hauteur des besoins.

T4. Les besoins non satisfaits en établissements destinés à la jeunesse en 2004

Délégations	Maison de jeunes	Foyer féminin	Garderie d'enfants	Colonie de vacances	Centre d'accueil	Centre de protection de l'enfance	Club d'enfants
AIN CHOK HAY HASSANI	8	8	2	0	2	1	1
AIN SEBAA HAY MOHAMMADI	6	6	3	0	1	1	0
EL FIDA DERB SULTAN	4	4	4	0	0	0	1
BEN M'SIK, MY RACHID, SIDI OTHMAN, MEDIOUNA	8	6	5	0	2	0	2
CASA – ANFA	4	4	2	0	1	0	2
MOHAMMEDIA	4	4	2	0	0	0	2
SIDI BERNOUSSI	3	4	4	1	1	0	1
TOTAL	**37**	**36**	**22**	**1**	**7**	**2**	**9**

Source : Secrétariat d'Etat chargé de la Jeunesse, région du Grand Casablanca

La région du Grand Casablanca dispose ainsi de 50[8] terrains de football, de 52 terrains de basket-ball, de 37 terrains de volley-ball de 84 terrains de tennis, de 15 piscines, et d'une offre privée abondante avec près de 450 salles de sport offertes, avec une dominante au niveau des activités pratiquées des arts martiaux et de l'haltérophilie.

Mais force est aujourd'hui de constater que la rareté et la cherté du foncier tout comme l'absence ou l'insuffisance des budgets de fonctionnement font que le Grand Casablanca reste une région largement sous-équipée tant en équipements sportifs de proximité qu'en grands complexes sportifs et plus généralement en établissements destinés à la jeunesse. Dans ce domaine, le déficit est ainsi estimé à 37 maisons de jeunes et à 36 foyers féminins.

De nouveaux projets sont réalisés ou en cours de réalisation dans le cadre de la politique de proximité ainsi que dans le cadre de l'Initiative Nationale pour le Développement Humain. Sa Majesté a par exemple lancé les travaux de réalisation de 16 espaces sportifs qui seront dotés de gazon artificiel et équipés. Des projets de création de terrains sportifs sommaires sont aussi en cours. Il n'en demeure pas moins que le déficit reste patent.

Et dans ce domaine comme dans d'autres, il ne suffit pas de réserver des terrains dans les futurs plans d'aménagement pour que des équipements soient créés. Il faudrait prévoir l'achat du foncier, les budgets de fonctionnement nécessaires et aller vers un véritable développement intégré dans les nouvelles zones urbanisées pour faire évoluer significativement la situation.

Les équipements culturels

L'offre culturelle, pourtant conséquente sur Casablanca, ne semble ni répondre aux attentes de ses habitants ni être en phase avec son statut de capitale économique du Royaume. Casablanca ne compte ainsi que deux musées et chacun estime qu'il manque au moins une salle de théâtre à Casablanca.

Contrairement aux villes impériales ou à d'autres villes marocaines, Casablanca ne dispose pas aujourd'hui des nombreux attraits du tourisme culturel, en dépit de l'élan qui a été donné à la ville sur ce plan par la construction de la Grande Mosquée Hassan II. En effet, peu de sites se visitent et la ville ne propose plus d'équipements culturels susceptibles d'offrir une programmation justifiant un séjour à Casablanca (musée, théâtre, opéra…).

Or quelle métropole peut prétendre devenir une destination touristique internationale sans au moins un musée national ? Pour disposer à terme de ces équipements indispensables, plusieurs stratégies sont possibles : la construction de nouvelles constructions symboliques, la transformation et la valorisation de bâtiments remarquables existants à Casablanca (bâtiments de la mosquée, bâtiment de l'OFEC si un parc des expositions était programmé ailleurs…) etc.

Mais ici aussi, les équipements en eux-mêmes ne suffisent pas (deux théâtres sont fermés par exemple à Casablanca). Ils doivent bénéficier d'un budget de fonctionnement adéquat, d'une bonne gestion et d'une stratégie claire.

[8] Les chiffres contenus dans ce paragraphe sont à prendre avec précaution, tous les équipements n'ayant pas les mêmes dimensions, les mêmes normes ni les mêmes règles de fonctionnement et d'ouverture au public.

T5. Les équipements culturels dans la région du Grand Casablanca en 2004

INSTALLATION	Région du Grand Casablanca		
	Nombre	Capacité (Places)	Capacité (M²)
BIBLIOTHEQUE	26	4869	-
SALLE DE LECTURE	39	3238	-
VIDEOTHEQUE	1	30	-
SALLE DE CONFERENCES	15	4770	-
SALLE DE REUNIONS ET DE SEMINAIRES	8	545	-
SALLE POLYVALENTE	31	4345	-
SALLE D'ANIMATION ET DE SPECTACLES	32	8107	-
SALLE DE FETES	4	1700	-
THEATRE	11	3793	-
THEATRE EN PLEIN AIR	1	370	-
SALLE D'EXPOSITION / HALL ET GALERIES	18	750	40886
SALLE DE DANSE	3	-	242
SALLE COUVERTE DE SPORT	6	9100	-
CONSERVATOIRE	6	1391	-
MUSEE	2	-	600
ESPACE ET PLACE PUBLICS	26	-	401499

Source : Royaume du Maroc, Ministère de l'intérieur, Wilaya du Grand Casablanca

I.7.4. Une offre insuffisante en équipements pour les foires et salons économiques

La principale filière du tourisme à Casablanca est le tourisme d'affaires qui représente 65 % à 70 % des taux d'occupation des hôtels casablancais. Capitale économique du Royaume, très bien desservie et à trois heures de l'Europe, Casablanca accueille de nombreux séjours liés aux affaires, aux réunions d'entreprise.

La filière du tourisme d'affaires s'appuie sur des infrastructures permettant l'accueil de congrès, réunions d'entreprises, foires et expositions. Ces infrastructures constituent des lieux d'échanges, de découverte et de distraction. Ils participent au développement des échanges économiques et intellectuels. Les manifestations qui y sont organisées contribuent non seulement à l'activité de la filière elle-même (installateurs de stands, organisateurs de salons et de congrès, sous-traitants divers…) mais également à l'économie touristique dans son ensemble (hôtellerie, restauration, transports).

Casablanca dispose aujourd'hui d'un certain nombre de lieux d'accueil pour ce type de manifestations. Ces équipements sont situés principalement dans trois grands secteurs géographiques : sur le littoral avec la présence de l'OFEC (Office des Foires et Expositions de Casablanca), et de quelques hôtels ; sur la route d'El Jadida où se situe le CICEC (Centre International de Conférences et d'Expositions de Casablanca) et enfin dans le centre où se localisent la plupart des hôtels 4* et 5* proposant des salles de séminaires.

Expositions

Le principal parc d'expositions de Casablanca, l'Office des Foires de Casablanca (OFEC), a été construit en 1962 pour accueillir la Foire Internationale de Casablanca (FIC). Le bâtiment implanté sur 15 ha de terrains est une voûte béton de 20 000 m², classée monument historique. Avec le projet de percement de l'Avenue Royale, les bâtiments de l'administration vont être démolis et seul le bâtiment de la Foire va rester. La FIC y est organisée tous les deux ans environ sur des thèmes variés (l'industrie, le tourisme, l'artisanat etc.).

Outre la FIC, l'OFEC accueille sur 5 000 à 20000 m² des expositions et toutes autres manifestations nationales et internationales de grande envergure ainsi que des manifestations professionnelles touchant tous les secteurs moteurs du pays : l'informatique, le textile, le cuir, le tourisme, les transports, la santé, les télécommunications, l'artisanat, la formation, le livre, l'emballage, les énergies, la mer, le sport. Quatre à cinq manifestations sont organisées chaque année par l'OFEC (avec une participation étrangère de 30 à 35 %) et les privés en organisent également (environ 35 par an). Pour chaque salon, environ quarante entreprises étrangères sont présentes avec des stands d'environ huit personnes. Des conférences peuvent également se dérouler dans le centre.

L'OFEC emploie 160 personnes (dont 40 à l'administration) et les salons génèrent environ 350 emplois (montage, démontage des stands, accueil, nettoyage…).

Les locaux de l'OFEC sont dans un état de vétusté avancée, ils sont exigus (les services sont à l'étroit), abîmés par l'air marin et le terrain est de taille trop serrée pour permettre une extension, alors même que la FIC ne cesse de prendre de l'importance et doit pouvoir se développer pour se moderniser et rester compétitive. Les conditions de circulation dans l'enceinte de la Foire et de stationnement à l'extérieur constituent une gêne considérable au bon déroulement des manifestations (il faudrait par exemple 4 ha de terrains pour assurer le stationnement nécessaire à la FIC). Les salons grand public durent environ 15 jours et

rassemblent un grand nombre de visiteurs (500 000 pour le salon de l'éducation, 300 000 pour celui du livre). Les salons professionnels durent trois à quatre jours. Cet équipement à l'architecture tout à fait intéressante apparaît ancien et connaît parfois des difficultés de fonctionnement pour l'accueil des salons et expositions.

Par ailleurs, le Centre de Conférences et d'Expositions de Casablanca (CICEC) situé à la sortie sud de la ville à proximité immédiate de l'autoroute menant à l'aéroport Mohammed V permet d'organiser des expositions (jusqu'à 1104 m²) dans ses halls modulables (2 halls couverts de 5 125 m² et 5 141 m² et 1 hall des expositions individuelles de 453 m²).

Les capacités de ces deux parcs apparaissent très insuffisantes pour se positionner sur le marché des grands salons internationaux dont la taille est le plus souvent supérieure à 50 000 m².

Congrès

Sur l'ensemble du pays, les équipements susceptibles d'accueillir d'importants congrès sont peu nombreux. Seul le palais des congrès de Marrakech propose un auditorium d'environ 2 000 places mais présente quelques difficultés de fonctionnement (absence de surfaces d'exposition).

A Casablanca, le Centre de Conférences et d'Expositions de Casablanca (CICEC) est le seul équipement susceptible d'accueillir d'importants congrès (1 028 places dans son auditorium) et il propose également plusieurs salles de conférences flexibles et modulables ainsi que des surfaces d'expositions et un espace de restauration (400 couverts). Il est situé à la sortie de Casablanca (route d'El Jedida km 7,5), à proximité de la route de l'aéroport, du Technoparc et de l'université et bénéficiera d'une desserte ferrée.

Il dépend du Ministère des Finances et est géré par l'Office des Changes qui a lancé un appel d'offres pour déléguer la gestion à un organisme privé.

Il est installé sur un terrain (cédé gratuitement) de 120 000 m² (en zone inondable) et comprend un hôtel et un parking pour 1 000 voitures.

Cet équipement moderne constitue un point d'appui pour le développement du tourisme d'affaires, même si sa taille peut sembler insuffisante à l'horizon de 20 ou 30 ans pour accueillir les grands congrès internationaux et pour faire exister Casablanca sur la scène internationale des métropoles de congrès.

Au-delà de ces grands équipements, les grands hôtels casablancais offrent un large choix d'espaces de rencontres, de taille diverse et avec différents niveaux d'équipements : forums, salles de séminaire, grands salons. Les deux plus importants étant le Rivoli, le Sheraton et le Hyatt (700 à 800 places). Par ailleurs, des espaces spécialisés comme l'auditorium du Twin Center et l'Agora proposent des services de qualité pour les manifestations d'entreprises.

Ajoutons à cette offre, pour les très grands évènements de style « show à l'américaine », les salles du multiplexe Mégarama (800 places), situé sur la Corniche et disposant d'une esplanade extérieure de 3 000 m² avec vue sur la mer.

POPULATION ET EMPLOIS
DANS LE GRAND CASABLANCA

LES CHIFFRES CLES

Chiffres clés 2004
Source : HCP

3,6 millions d'habitants (2004)
1,3 millions d'actifs (2004)
1,0 million d'emplois (2004) dont 200 000 dans l'Industrie

Taux d'activité sur total population : 37%
Taux d'activité des hommes : 53,7% (à titre indicatif France 50%)
Taux d'activité des femmes : 19,7% (à titre indicatif France 40%)

Projections 2030
Source : AUC / IAURIF - SDAU

5,1 millions d'habitants (+41%)
2,2 millions d'actifs (+71%)
2,0 millions d'emplois (+100%) dont 600 000 dans l'Industrie

Taux d'activité sur total population : 43%
Taux d'activité des hommes : 53%
Taux d'activité des femmes : 33%

Besoins en immobilier d'entreprises 2030
Source : AUC / IAURIF - SDAU

4 600 ha de ZAE en 2004
9 300 ha de ZAE en 2030 (170 m² par emploi industriel en ZAE)

8 à 10 millions de m² de bureaux en 2004 (y compris bureaux dans locaux résidentiels)
20 à 22 millions de m² de bureaux en 2030 (20 m² par emploi tertiaire en bureau)

II - Les Objectifs pour un développement durable

II.1. Economique : demeurer la locomotive économique du Maroc

Au niveau national, les objectifs économiques ont été clairement définis à l'occasion de l'élaboration du Plan Emergence. retenu par le Gouvernement Ces objectifs sont :

- Une croissance durable de plus de 6% par an capable de créer un niveau de richesses qui permette, au delà de l'absorption de l'arrivée de générations plus nombreuses sur le marché du travail, de régler les problèmes sociaux hérités du passé ;

- Tirer profit de la mondialisation en se positionnant comme un pays ouvert aux investisseurs, à l'implantation d'entreprises, au tourisme..

- Miser pour cela sur les partenariats internationaux en particulier avec l'Europe ;

- Attirer des entreprises étrangères (offshoring) et des activités de services aux entreprises étrangères (nearshoring) en profitant de la tendance actuelle des entreprises des pays industrialisés à s'implanter dans les pays à faibles coûts ;

- Attirer des entreprises industrielles étrangères produisant à l'export, notamment dans les secteurs automobile, aéronautique et électronique, en leur offrant des implantations en zones franches (export processing zones, ou maquiladoras) ;

- Consolider et moderniser les secteurs sur lesquels le Maroc est déjà positionné comme le textile, l'agroalimentaire, l'artisanat ou le tourisme ;

- Attirer des investissements directs étrangers, dans l'industrie, le tertiaire, mais aussi dans l'immobilier et le tourisme ;

- Donner de l'élan à l'activité économique par un système bancaire plus efficace, une législation et une fiscalité attrayantes, une administration et un système judiciaire plus rapides et plus efficients, une meilleure gouvernance ;

- Mettre la croissance ainsi obtenue au service de l'acquisition d'un niveau technologique et de connaissances qui devienne par la suite la base du développement futur, surtout lorsque le pouvoir d'achat aura progressé ;

- Faciliter cette stratégie et préparer l'avenir par un investissement significatif dans la formation des hommes, à tous les niveaux : ingénieurs et techniciens pour l'industrie, managers, financiers, commerciaux, etc. Amener 100% des jeunes marocains à la fin du cycle primaire, 70% au baccalauréat, 35% à un diplôme d'enseignement supérieur.

Au niveau du Grand Casablanca, la déclinaison de ces objectifs nationaux consiste à :

- Etre en première ligne sur les objectifs nationaux, qu'il s'agisse de l'ouverture internationale, de l'accueil des entreprises, de la modernisation du tissu industriel existant, de l'environnement juridique, financier et administratif des entreprises, de la formation des hommes…

- Faire valoir les atouts de Casablanca auprès des investisseurs : Tradition industrielle et tertiaire, centres de commandement, réseau d'entreprises déjà présentes, taille du marché intérieur, qualifications de la main d'œuvre, accessibilité, qualité des infrastructures ;

- Améliorer l'offre urbaine pour les activités en général : qualité du réseau routier et des transports, qualité des formations dans l'enseignement supérieur et la formation professionnelle, lisibilité du projet de métropole,..

- Améliorer l'offre urbaine pour l'industrie : zones d'activités modernisées, offre de terrains équipés, zones et services logistiques performants, accessibilité aux ports, etc.

- Améliorer l'offre urbaine pour le tertiaire : immobilier de bureaux adapté, quartiers d'affaires ;

- Améliorer l'offre touristique : grands équipements culturels et de loisirs, patrimoine bâti et littoral mis en valeur, terminal croisières, offre de shopping, information et marketing ;

- Corriger les faiblesses, notamment la disponibilité du foncier pour les entreprises, la performance de l'administration, le cadre de vie (congestion, pollution), l'environnement social (résorption des bidonvilles, élévation du niveau d'éducation,..).

Les niches économiques à dimension régionale qu'il convient de développer au cours de la décennie en cours ont été clairement identifiées :

En industrie (en plus du textile, du bâtiment et d'autres industries traditionnelles):

- L'électronique
- L'aéronautique
- L'automobile
- Les énergies renouvelables
- L'agro-industrie
- Les biotechnologies
- Les nouvelles technologies de l'information et de la communication

En tertiaire :

- La place financière
- Le fret et la logistique
- Le tourisme et les loisirs

Définitions

L'offshoring désigne la délocalisation d'activités de production ou de services de certaines entreprises de pays développés vers des pays à bas salaire.

Le nearshoring est le fait de délocaliser une activité économique dans une autre région du même pays. Par extension, ce terme est parfois employé pour des délocalisations dans une autre région du même « bassin économique » au sens large (Au sein de l'Union Européenne, au sein du Bassin Méditerranéen,…).

La maquiladora (origine : Mexique) désigne une usine qui bénéficie d'une exonération des droits de douane pour pouvoir produire à un moindre coût des marchandises fabriquées à partir de composants importés ; la majeure partie de ces marchandises étant ensuite exportée

L'outsourcing offshore désigne le fait pour des entreprises implantées dans des pays développés de faire appel à des compétences nécessaires à leur développement auprès de sous-traitants spécialisés dans d'autres pays.

L'investissement direct étranger (IDE) désigne la création – par un investissement - par des investisseurs ou des entreprises de pays tiers d'activités ou de filiales dans le pays d'accueil.

Dans le contexte de la mondialisation, la concurrence entre les pays pour attirer et maintenir des activités et de la richesse se joue dans les grandes métropoles. Le Grand Casablanca a de ce fait une responsabilité centrale dans la future croissance économique au niveau du Maroc tout entier. C'est le fer de lance de cette croissance.

Les objectifs chiffrés sont connus : passer de 1 million à 2 millions d'emplois en moins de 30 ans, et créer suffisamment de richesses pour régler les problèmes sociaux et urbains de la région.

SOCIAL DANS LE GRAND CASABLANCA
CHIFFRES CLES

Chiffres clés 2004
Source : HCP

3 631 061 habitants (2004)
760 000 ménages
16% de la population mal logée (habitat insalubre et bidonvilles) – Maroc : 7% -

Projections 2030
Source : AUC / IAURIF - SDAU

Croissance démographique : 1% par an environ
Population 2030 : 5,1 millions d'habitants (+41%)
1,4 million de ménages (+87%)

HABITAT
QUELQUES DEFINITIONS

Habitat insalubre : Habitat présentant des risques pour la santé et / ou la sécurité
Habitat menaçant de ruine : Habitat insalubre en mauvais état menacé de péril
Habitat irrégulier : Habitat construit sans autorisation préalable
Bidonville : Habitat irrégulier construit avec des matériaux et des techniques sommaires

Restructuration : Amélioration du cadre urbain d'un quartier (VRD, équipements,..)
Désenclavement : Réalisation de voies d'accès à un quartier, à des habitations
Résorption : Destruction accompagnée de mesures de relogement ou de recasement
Recasement : Attribution de parcelles à des ménages délogés
Relogement : Attribution d'appartements à des ménages délogés
Requalification : Actions mixtes sur un quartier en vue d'une situation différente

BIDONVILLES
OPERATIONS RECEMMENT ENGAGEES

Les pouvoirs publics ont adopté des programmes de grande envergure sur les bidonvilles du Grand Casablanca, notamment :

- Le Projet de recasement des « carrières centrales » (6000 ménages) à Lahraouiyine ;
- Le Projet Madinat Rahma pour le recasement des bidonvilles de Dar Bouazza (6000 ménages) ;
- Le Projet social de Sidi Moumen (Al Amane) pour le recasement des ménages des bidonvilles de R'hamna, Zaraba, et Thomas (14 000 ménages) ;
- Le Projet de recasement des ménages bidonvillois de Magri à Beni Yakhlef (516 ménages).

II.2. Social : vivre mieux dans une métropole mieux équilibrée

La stratégie économique devrait avoir des apports positifs sur le plan social, par les emplois et les revenus qu'elle permettra de générer. Encore faut-il que ces revenus soient en grande partie investis dans le bien être social, un impératif d'autant plus important que la situation de départ se caractérise précisément par un fort décalage entre le niveau de « développement humain » et les performances économiques du Maroc et, à fortiori, du Grand Casablanca.

Les principales faiblesses sur le front social sont l'analphabétisme, qui touche un quart de la population régionale (contre plus de 40% au Maroc) et même un tiers des femmes (contre plus de 50% au Maroc) ; et la proportion élevée de ménages mal logés (16% en bidonvilles et habitat précaire contre 7% au Maroc).

En 2004, le Grand Casablanca comptait 411 bidonvilles (dont 270 dans la ville centre) couvrant un millier d'hectares et abritant plus de 98 000 ménages. A cela s'ajoutent plus de 70 000 ménages en habitat vétuste ou menaçant de ruine (Mers Sultan, Anfa et Moulay Rachid) et près de 60 000 ménages dans de l'habitat non réglementaire souvent en mauvais état (Lahraouiyine, Ben Msick, Bouskoura et Dar Bouazza).

Les inégalités territoriales sont importantes entre, d'une part, les arrondissements du centre et de l'Ouest de Casablanca et, d'autre part, les arrondissements de l'Est de la ville et les communes rurales périphériques : Le centre-ouest se caractérise par de faibles taux d'analphabétisme, une proportion plus élevée de femmes actives, des conditions de logement généralement meilleures, un niveau d'équipement supérieur en qualité et en quantité, un cadre de vie plus agréable et plus sain, et une dynamique commerciale et économique plus forte.

Aussi, la Stratégie Sociale pour le Grand Casablanca doit apporter des réponses aux problèmes d'éducation et de qualification, de logement, d'accès aux équipements (de santé, d'enseignement, culturels, sportifs, etc.), de qualité du cadre de vie, des inégalités territoriales ainsi qu'à la condition des femmes au regard du travail et de l'éducation.

Ceci conduit à se fixer les objectifs suivants :

- Faire baisser le chômage de manière significative (voir objectifs économiques) ;
- Résorber l'analphabétisme durant les 20 prochaines années ;
- Généraliser l'enseignement primaire et élémentaire et améliorer substantiellement l'offre d'équipements scolaires (écoles surchargées à Sidi Moumen, Moulay Rachid et la plupart des pôles périphériques) ;
- Tripler les effectifs de l'enseignement supérieur et professionnel ;
- Donner ainsi de nouvelles perspectives à la jeunesse qui aura à construire le Maroc de demain ;
- Résorber l'habitat sommaire et en bidonville (plus de 2000 hectares à traiter dont 1000 de bidonvilles) ;
- Produire 800.000 logements en 25 ans (dont 660.000 pour les nouveaux ménages et 140.000 pour le renouvellement du parc) ;
- Assurer le raccordement de l'ensemble des ménages aux réseaux et services urbains (surtout sensible dans les communes de la périphérie, notamment Lahraouiyine, Dar Bouazza, Sidi Moussa, Beni Yakhlef, …) ;
- Permettre une mobilité accrue des personnes par le développement des transports collectifs ;
- Assurer l'accès aux soins de santé, aux loisirs, aux sports et à la culture pour tous.

II.3. Environnement : un cadre de vie nettement amélioré

La stratégie environnementale sera une composante essentielle de la stratégie de développement globale du Grand Casablanca. Car aucun développement ne saurait être durable sans la prise en compte des impératifs environnementaux.

Cette stratégie doit se déployer sur les terrains de l'eau, l'air, les milieux naturels, les espaces verts, les risques naturels et industriels et les déchets.

Sur tous ces terrains, la situation de départ est largement insatisfaisante. En effet :

Les nappes d'eau sont surexploitées. La nappe de Berrechid est sollicitée à un niveau 3 fois plus élevé que son potentiel de renouvellement annuel moyen. Ces nappes sont de surcroît très polluées : 92% des prélèvements révèlent une pollution bactériologique, et 80% une pollution azotée.

L'alimentation en eau du Grand Casablanca est essentiellement assurée depuis le bassin du Bou Regreg (nord-est)et celui d'Oum El Rbia (sud-ouest). La distribution est correcte et en amélioration constante, mais elle couvre mal les populations disséminées des communes rurales de la région.

L'assainissement a été nettement amélioré dans les quartiers Ouest de Casablanca, depuis la modernisation du réseau et la mise en service de la station de prétraitement d'El Hank. En revanche, les rejets des quartiers Est se font toujours sans aucun traitement alors que ces quartiers accueillent 80% des activités industrielles. Or ce sont les effluents industriels qui posent les problèmes les plus graves pour la santé publique, la qualité des eaux de baignade et les dommages à la flore et à la faune, et ces effluents font rarement l'objet de traitements à la source.

Les risques d'inondation sont importants dans le Grand Casablanca, notamment au débouché des oueds de Bouskoura, Nfifikh et Maleh (risques de catastrophes majeures) mais aussi dans les très nombreux sites en cuvette sans exutoire qui caractérisent le relief général du territoire régional. Des travaux de sécurisation et des mesures préventives ont été mises en œuvre au niveau de Mohammedia. Mais, du côté de Casablanca et tout le long du cours de l'oued Bouskoura, on assiste plutôt à une régression du fait de la multiplication des constructions dans le lit de l'oued, ce qui ne peut qu'accentuer la violence des prochaines crues.

La qualité de l'air est médiocre du fait de l'environnement industriel de la métropole, d'une production d'énergie à base de fioul, et d'un parc automobile en partie vieilli et en mauvais état, surtout pour les bus et les taxis.

Les milieux naturels sont fragilisés, essentiellement par la poussée de l'urbanisation (bande côtière naturelle, couvert forestier, lits des oueds, gisements de matériaux,..), par la pollution industrielle (nappes souterraine, milieu marin) et parfois par les activités agricoles et pastorales (nappes phréatiques, zones humides,..).

L'offre d'espaces verts urbains est extrêmement faible : moins de 1m² par habitant, alors que l'OMS préconise 10m² par habitant. Mais ce qui est le plus inquiétant sur ce plan, ce sont les pratiques observées à Casablanca de rognage progressif des dernières opportunités foncières susceptibles d'être aménagées en espaces verts : petits bois isolés, lit de l'oued Bouskoura, anciennes carrières, etc.

Les risques industriels et technologiques sont omniprésents entre l'Est de Casablanca (chimie pétrolière, caoutchouc, sucre, air comprimé,..) et l'Ouest de Mohammedia (pétrochimie, hydrocarbures, gaz,..). Le couloir routier entre les deux pôles industrialo-portuaires est lui aussi soumis au risque lié au transport de matières dangereuses. Or, les installations dangereuses jouxtent souvent les quartiers résidentiels. On trouve même de l'habitat (souvent en bidonvilles) enchâssé à l'intérieur des zones de danger.

Les déchets posent des problèmes de collecte (situation nettement améliorée dans la ville centre, mais encore loin d'être parfaite) et, surtout, de traitement en décharge. La décharge unique de Mediouna accueille le tout venant par entreposage simple, et est arrivée à saturation avant que d'autres sites ne soient trouvés pour la relayer.

Aussi, la stratégie environnementale devra s'attacher à réduire les nuisances, pallier les risques, préserver les milieux naturels et améliorer les services d'assainissement et de déchets ainsi que l'offre d'espaces verts. Il s'agira de :

- Réduire la pollution de l'air par des règlements applicables à l'industrie, un contrôle du parc automobile, et le développement des transports collectifs ;

- Prévenir les risques sanitaires et réduire la pollution des sols, des nappes phréatiques, des milieux marins et des plages par le traitement préalable des eaux usées domestiques et industrielles et un traitement plus efficient des déchets

- Pallier les risques naturels et industriels par des mesures relevant de l'urbanisme (inconstructibilité des zones inondables, zones tampons industrie-habitat) et par la réglementation des risques industriels ;

- Démultiplier les espaces verts à disposition des habitants ;

- Préserver les milieux naturels – notamment la forêt, le littoral, les oueds.. – dans le cadre d'un projet global (projet de trame verte régionale).

II.4. Une Vision d'avenir pour une métropole exemplaire

Le chemin du développement durable

L'ambition du Grand Casablanca est de figurer au rang des grandes métropoles qui comptent à travers le monde, une métropole attractive, rayonnante, active et créative, agréable à vivre…

Cette ambition est soutenue au niveau national, car le rôle du Grand Casablanca dans l'économie marocaine est crucial, surtout au moment où des réformes structurelles vont exposer davantage l'économie à la concurrence internationale.

Cette ambition doit composer avec des attentes locales, des attentes des territoires qui veulent connaître un développement plus prometteur, et plus équitable.

Pour se réaliser, cette ambition doit se concrétiser par une vision d'avenir.

Cette vision peut-elle être seulement économique, au motif que c'est aujourd'hui le défi le plus immédiat, le plus prégnant ? C'est possible, mais ce serait une vision risquée voire hasardeuse, car aucun développement économique ne peut perdurer s'il n'est accompagné d'un développement social qui ouvre à toutes les catégories sociales des perspectives d'avenir.

Cette vision doit également intégrer la troisième dimension du développement durable qu'est l'environnement, et ce à la fois pour des raisons économiques que pour des raisons sociales : économiques, car il sera de plus en plus difficile d'écouler des produits sur les marchés internationaux si leurs conditions de fabrication ne respectent pas des normes environnementales de plus en plus strictes ; sociales, car l'environnement a un impact direct sur la santé et la qualité de vie des gens.

Sur le plan économique, le contexte est connu : c'est celui de la mondialisation des échanges, de l'accélération des délocalisations d'activités et des mouvements transnationaux des hommes, des biens et des capitaux, de la constitution de grands pôles politiques et économiques à travers le monde, dont l'Union Européenne aux portes du Maroc. En plus des projets d'alliances en gestation, comme le projet d'Union de la Méditerranée ou d'Union Maghrébine. C'est aussi un contexte de compétition entre les pays et entre les métropoles pour attirer les activités et les investissements.

Sur le plan social, les besoins sont également connus. La priorité est à la mise en œuvre de l'Initiative Nationale de Développement Humain lancée par le Souverain en 2005. Le Maroc demeure en effet confronté à une situation sociale difficile, avec plus de 40% d'analphabètes dans sa population, un chômage élevé et l'afflux de 400 000 jeunes par an sur le marché du travail, alors que la croissance économique était demeurée, jusqu'à un passé très récent, insuffisante pour résorber efficacement les défis sociaux. Un saut qualitatif et quantitatif est nécessaire sur le plan économique pour répondre aux défis sociaux, et ce saut nécessite une série de réformes, qui se succèdent effectivement au Maroc depuis quelques années.

Mettre en valeur les atouts, corriger les faiblesses

Dans ce contexte, le Grand Casablanca se caractérise par :

- Des atouts indéniables : son poids économique au sein du pays, sa tradition industrielle et tertiaire, sa tradition d'ouverture sur le monde, sa main d'œuvre qualifiée, son poids démographique (un marché potentiel important), ses infrastructures (ports, autoroutes, chemin de fer, aéroport), son dynamisme culturel, et une certaine qualité de vie qui lui est propre.

- Des faiblesses tout aussi indéniables : un marché intérieur peu développé du fait de la faiblesse des revenus de la population, un taux d'analphabétisme important surtout parmi les femmes, de multiples poches d'habitat précaire, un tissu industriel en partie vieillissant malgré les nouvelles implantations plus prometteuses, un potentiel R&D pratiquement inexistant, des prix fonciers et immobiliers relativement importants, un secteur bancaire plutôt frileux pour accompagner les projets d'entreprises, un environnement dégradé tant pour ce qui concerne l'eau, l'air , les déchets, le littoral ou les risques industriels, des transports collectifs peu développés, etc.

L'appréciation des forces et faiblesses de la métropole, des menaces auxquelles elle est confrontée et des opportunités qu'elle peut saisir, est aujourd'hui largement partagée par les acteurs du Grand Casablanca.

Une grande métropole active, dans laquelle il fait bon vivre et travailler

C'est à partir de cette appréciation, et en accord avec les orientations fixées sur le plan national, qu'une véritable Vision d'avenir s'est forgée au cours des débats de ces dernières années, et qui s'articule autour de la réalisation, à moyen et long termes, de s grands objectifs et suivants :

- Le Grand Casablanca de demain sera **une grande métropole** dans laquelle **il fera bon vivre** et travailler, dans **un environnement de qualité**.

- La population, aux alentours de 5 millions d'habitants, vivra avec **des revenus de deux à trois fois supérieurs** à ceux d'aujourd'hui (revenus par habitant), la **population sera majoritairement éduquée**, avec une proportion nettement plus élevée de **diplômés** de l'enseignement supérieur, **la pauvreté aura nettement reculé**, les **conditions d'habitat** seront dignes pour tous avec, notamment la résorption de tous les bidonvilles.

- C'est une **métropole active**, avec un **tissu industriel performant** comprenant des activités de haute technologie, une métropole qui aura su garder et développer ses **fonctions tertiaires**, en particulier les finances et les services aux entreprises, et dont les fonctions commerciales, en interne comme à l'international, sont particulièrement développées.

- C'est une **métropole de la connaissance et de la culture**, au **rayonnement international**. Ses écoles d'ingénieurs et ses universités sont réputées et en progrès dans les classements internationaux. Les **manifestations internationales** se succèdent dans ses parcs d'expositions, palais des congrès, stades et salles de spectacles. Métropole de création, d'innovation, d'édition, d'échanges en tous genres.

- Le Grand Casablanca serait également **une métropole parfaitement bien équipée**, avec un système de **transport collectif** hiérarchisé : RER, métro, tramways et bus en site propre ; de **grands équipements structurants** de rayonnement international (palais des congrès, parc d'expositions,…), national et régional.

- Une métropole reliée au reste du Maroc et au monde par une **ligne ferrée à grande vitesse**, par son **aéroport international** et par une **infrastructure portuaire modernisée**.

- Une métropole, enfin, où **les nuisances environnementales auront été nettement diminuées** grâce aux efforts des industriels pour traiter en amont leurs effluents, à une modernisation du parc automobile et un usage accru des transports collectifs, et grâce à une gestion performante de **l'assainissement** et des **déchets**.

S'inscrire dans la stratégie nationale de développement du territoire

Le projet du Grand Casablanca s'inscrira nécessairement dans la politique nationale de développement économique, social et environnemental, et s'articulera avec les orientations de l'aménagement du territoire national.

Le SNAT reconnaît la place prépondérante de Casablanca et Rabat dans le dispositif urbain : elles sont les seules grandes villes pouvant rivaliser dans la bataille économique de la mondialisation, loin devant Fès, Marrakech, Agadir, Tanger ou Oujda.

Constituant le système métropolitain central avec El-Jadida et Kenitra, le duopole Rabat-Casablanca domine le réseau urbain et exerce une influence directe sur l'ensemble du territoire : Casablanca pour l'économie et la finance, Rabat pour l'administration publique.

Le Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) confirme la vocation de ce bipôle Casablanca – Rabat qui doit être conçu à la fois comme la base économique majeure du pays, ouverte sur le monde, et comme le cœur de tout le dispositif relationnel national.

A cette fin, il devra être doté d'outils de gestion adéquats, d'équipements de niveau supérieur (plates-formes multimodales, transports en communs lourds, routes expresses, rocades ferroviaires, etc.) et bénéficier d'une mise à niveau globale en résorbant l'habitat insalubre et en mettant en place une politique foncière efficiente.

Le Schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement (SOFA) de l'aire métropolitaine centrale de Casablanca-Rabat, qui porte sur le territoire allant de Kenitra à El Jadida et qui intègre Khemisset, Tiflet, Rommani, Berrechid et Settat, souligne que le Grand Casablanca doit résoudre en même temps le problème de retards accumulés dans tous les domaines et celui de la mise au niveau des standards de la concurrence internationale, impliquant des actions de grande ampleur en matière d'infrastructures, de logement, d'équipements et de réserves foncières

Il préconise une mise à niveau sociale accompagnant un puissant effort d'équipement, un développement urbain polycentrique et une complémentarité géographique entre un couloir industriel et logistique Mohammedia – Nouaceur et un couloir tertiaire Casablanca – Nouaceur.

III. Le parti d'aménagement

Pour répondre aux défis du futur et aux objectifs définis précédemment, le parti d'aménagement retenu peut être résumé en dix points :

- S'inscrire dans les orientations nationales d'aménagement du territoire qui préconisent une mise à niveau des infrastructures urbaines (en particulier les transports), une redistribution des fonctions portuaires, un déploiement des fonctions industrielles et logistiques d'une part, et des fonctions tertiaires d'autre part, le long d'axes de développement puissants, et une offre foncière renouvelée et abondante pour répondre aussi bien aux besoins économiques que d'habitat, notamment pour les catégories sociales les plus modestes ;

- Articuler le développement régional avec la région voisine de la Chaouiya Ourdigha en cherchant des complémentarités avec les pôles voisins : Had Soualem à l'Ouest, Berrechid vers le Sud et Benslimane à l'Est ;

- Mettre à niveau la ville de Casablanca : stabiliser son développement quantitatif de manière à agir sur le qualitatif et l'équipement, notamment la résorption de l'habitat précaire et des bidonvilles, le rééquilibrage Est-Ouest, les transports, l'interface ville-port, les grands équipements structurants ;

- Organiser la croissance urbaine, en zones d'habitat comme en parcs d'activités, à partir des pôles périphériques et doter ces pôles des équipements nécessaires, les relier entre eux, et leur donner les possibilités de se développer en complémentarité avec Casablanca et Mohammedia ainsi qu'entre eux ;

- Organiser le développement économique le long de nouveaux axes et pôles spécifiques, avec un couloir industriel et logistique majeur entre Mohammedia et Nouaceur, et un axe tertiaire et d'innovation sur l'axe Anfa – Sidi Maarouf en direction de Bouskoura et de Nouaceur ;

- Implanter des équipements majeurs de dimensions régionale, nationale et internationale sur toutes les parties du territoire, qu'il s'agisse d'équipements à dominante économique ou d'enseignement supérieur ou sportifs ou de loisirs, culturels, verts ou de santé ;

- Doter la métropole d'un réseau de transports de masse complet et cohérent comportant des liaisons ferrées nationales et de marchandises (dont la LGV), des liaisons ferrées régionales (RER), une ligne de métro, des lignes de tramways et un réseau de bus ;

- Mailler le réseau routier en cohérence avec l'organisation polycentrique de la métropole ;

- Equiper la métropole d'une offre d'installations d'assainissement à l'échelle des besoins futurs, et d'une organisation par faisceaux de la collecte et de l'enfouissement des déchets ;

- Prévenir les risques naturels et industriels et préserver les ressources naturelles et agricoles majeures de la région par la mise en place d'une trame régionale d'espaces ouverts qui structure le développement urbain en l'écartant des zones à préserver.

III.1. S'inscrire dans les orientations nationales d'aménagement du territoire

Les choix d'aménagement du Grand Casablanca doivent être en harmonie avec les grandes orientations du Schéma National d'aménagement du territoire (**SNAT**) et de sa déclinaison interrégionale au niveau du Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (**SOFA**) de l'aire métropolitaine centrale Casablanca – Rabat.

Le SNAT avait affirmé la place de Casablanca en tant que « locomotive du développement national » confirmant ainsi le rôle que cette métropole avait toujours assuré dans le Maroc moderne. Le SOFA avait mis en lumière la nécessité de pallier à la carence d'infrastructures urbaines pour une métropole de la taille du Grand Casablanca, en particulier pour ce qui concerne les transports (routes, transports de masse, transports de marchandises) et l'assainissement. Il avait également insisté sur la question du logement des catégories sociales non solvables au regard des prix du marché foncier et immobilier.

Les orientations spatiales préconisées par le SOFA pour le Grand Casablanca peuvent être résumées ainsi :

- La redistribution des fonctions portuaires : le port de Casablanca doit faire une plus grande place aux fonctions « urbaines » (tourisme et loisirs) et les conteneurs doivent être renvoyés vers Mohammedia ;
- Le déploiement des fonctions tertiaires le long de l'axe Anfa – Sidi Maarouf vers l'aéroport, premier axe d'urbanisation nouvelle en périphérie ;
- Un axe d'urbanisation et de développement industriel et logistique entre Mohammedia et Nouaceur prenant appui sur une infrastructure ferrée de type RER.

Ces préconisations ont été constamment présentes dans les débats du SDAU et se reflètent – moyennant des précisions et des ajustements – dans la stratégie spatiale retenue.

III.2. S'articuler avec la région voisine Chaouiya - Ourdigha

Par ailleurs, l'aménagement du Grand Casablanca sera articulé avec les pôles limitrophes de la Chaouiya-Ourdigha.

L'axe Casablanca – Settat sera ponctué de trois pôles urbains successifs mais distincts, qui développeront des relations fonctionnelles entre eux : Berrechid, Nouaceur-Deroua (à considérer comme un même pôle à terme) et Bouskoura.

En direction de l'Est, la construction du nouvel aéroport de Benslimane devrait induire des développements urbains qui se rapprocheront de Mansouria et Mohammedia.

A L'Ouest, des complémentarités industrielles pourront se développer entre les ZAE de Casablanca et de Dar Bouazza implantées le long de la route d'El Jadida, et les ZAE de Had Soualem. Le développement des activités balnéaires à Dar Bouazza ouvrira également des opportunités du même type sur le littoral de Had Soualem.

Là aussi, le parti d'aménagement retenu favorise ces articulations et ces complémentarités.

Carte 18. Options fonctionnelles et axes de développement du SOFA

III.3. Mettre à niveau la ville-centre (Casablanca)

Le pari du développement durable qui associe le développement économique au développement social et à l'amélioration de l'environnement ne saurait être gagné, dans le Grand Casablanca, si l'on continue à concentrer la croissance sur le cœur de la métropole.

Il faut, en effet, alléger la pression qui s'exerce sur la ville de Casablanca si l'on veut parvenir à résoudre les nombreuses difficultés auxquelles cette ville est confrontée.

Le choix stratégique en termes d'aménagement est donc celui d'accueillir la croissance dans un territoire élargi à toute la région, voire au delà, et de traiter simultanément l'ensemble des problèmes de mise à niveau du cœur de la métropole.

Le parti d'aménagement s'articule donc, pour la Ville de Casablanca, autour d'une série de programmes qui portent à la fois sur le règlement des problèmes actuels et sur le développement de nouvelles fonctions d'avenir.

Ces programmes peuvent être énumérés ainsi :

- Trois grands projets urbains, à l'Est, à l'Ouest, et sur le front de mer ;
- Des interventions fortes en faveur de l'habitat ;
- La régénération des anciens site industriels ;
- La mise en réseau de centralités économiques redéfinies, modernisées ;
- Une fonction marchandises mieux insérée dans la ville ;
- Une gestion plus rigoureuse du commerce et de la distribution ;
- Des centralités urbaines lisibles et complémentaires ;
- Un réseau de transports maillé, nettement amélioré ;
- La mise en valeur du patrimoine bâti et la qualité architecturale et urbaine ;
- Des extensions maîtrisées aux limites de la ville ;
- Des services urbains améliorés.

III.4. Organiser la croissance à partir des pôles périphériques

La ville de Mohammedia, second centre urbain de la région, sera confortée dans ce statut par la mise en valeur de son centre et de sa façade maritime, l'extension de son campus universitaire, le développement de son parc d'activités associé à une fonction logistique multimodale (fer, route, port), la résorption de l'habitat précaire, des coupures à l'urbanisation entre industrie et habitat, et entre la ville et les communes voisines, un parc ornithologique, etc.

Les autres pôles de croissance sont généralement les pôles périphériques existants. Certains d'entre eux seront maintenus dans leur statut de communes rurales, comme Sidi Moussa Ben Ali ou Sidi Moussa el Madjdoub, et l'on structurera leurs centres en noyaux urbains ruraux.

D'autres communes seront organisés en plusieurs noyaux urbains, comme Dar Bouazza (trois centres urbains dont un accolé à Casablanca) ou Majjatiya (noyaux urbains liés à Mediouna d'une part, à Casablanca de l'autre) ou Oulad Saleh (noyaux vers Bouskoura et vers le site de la cimenterie).

La commune de Bouskoura constituera un noyau puissant, tout comme le pôle Nouaceur-Deroua. Mediouna sera étendu et son développement concernera le territoire de Majjatiya. Le pôle industriel de Oulad Hadda (800 ha) sera un pôle d'activités important, dont il faudra –

compte tenu de sa dimension et de son emplacement - échelonner la réalisation. Tit Mellil conservera son identité propre et sera étendu de manière raisonnée.

Echellalate et Beni Yakhlef seront développés en liaison avec le développement de Mohammedia. Lajhrawiyine avec celui de Casablanca. Et le territoire de Ain Harrouda sera au cœur du projet de ville nouvelle de Zenata.

Enfin, Mansouria sera développé en deux noyaux urbains auxquels s'ajouteront des développements balnéaires et un parc d'activités propres le long de la route de Benslimane.

III.5. Organiser le développement économique le long de nouveaux axes et de pôles spécifiques

A l'échelle de toute la région, le déploiement des fonctions économiques majeures se fera à partir des pôles et axes suivants :

- Le quartier d'affaires historique de Casablanca à Sidi Belyout, prolongé au Sud sur les grandes avenues notamment l'avenue Hassan II via la place administrative, prolongé vers l'Est le long du port par notamment des showrooms, et vers l'ouest par de nouveaux immeubles de bureaux et de commerce dans les projets Marina et Avenue Royale ;

- L'axe technopolitain Casa-Anfa Sidi Maarouf, qui a vocation à accueillir des fonctions de commandement de dimension internationale, des activités à haute valeur ajoutée, des centres de formation et d'enseignement supérieur, des établissements de recherche ;

- Le corridor industriel et logistique Mohammedia – Nouaceur, qui débouche, côté océan, sur le complexe industrialo-logistico-portuaire de dimension internationale Zenata – Mohammedia

- Les zones industrielles extérieures à ce corridor, notamment Bouskoura, Dar Bouazza, les anciennes ZI de Casablanca (Aïn Sebaa, Sidi Bernoussi Assoukhour Assaouda) et les petites ZAE qui prendront place dans la couronne Sud de Casablanca ;

- Le centre tertiaire de Zenata, appelé à accueillir des fonctions tertiaires supérieures ;

- Les ports de Casablanca et de Zenata – Mohammedia ;

- Les plateformes logistiques de fret ;

- Les centralités tertiaires, administratives et commerciales, des différentes communes de la région.

Ces centres et ces axes formeront un tout cohérent, que relient les infrastructures routières et ferrées pour le transport des marchandises et des hommes.

III.6. Implanter des équipements majeurs de dimension régionale, nationale et internationale

La stratégie territoriale consiste aussi à élever le niveau de rayonnement national et international du Grand Casablanca, et le rayonnement régional de chacun des territoires infra régionaux, par l'implantation de grands équipements structurants.

Ces équipements comprennent :

- Des équipements de dominante économique comme le Palais des Congrès (cœur de ville) ou le Parc d'expositions (Nouaceur) ;
- Des équipements d'enseignement supérieur, en prolongement des sites existants ou en création de nouveaux campus (Bouskoura et Zenata) ;
- Des équipements sportifs et de loisirs, publics ou privés ou mixtes : Grand Stade de Casablanca (Sidi Moumen), parcs à thèmes, etc.
- Des équipements verts, en particulier les grands parcs urbains, aussi bien à Casablanca qu'en périphérie ;
- Des équipements culturels, à implanter dans des bâtiments existants (anciens abattoirs à Hay Mohammadi, anciens hangars à Casa-Anfa..) ou dans des bâtiments construits à cet effet ;
- Des équipements de santé, en particulier les grands hôpitaux à construire en périphérie pour accompagner la croissance démographique dans les futurs pôles.

III.7 Doter la métropole d'un réseau de transports de masse complet et cohérent

L'ambition économique, sociale et environnementale ne peut être atteinte sans un élargissement significatif de l'offre de transports à travers tout le territoire de la Wilaya.

Un bon réseau de transport permet, en effet, d'accroître l'activité économique grâce aux facilités offertes de déplacement des actifs, des marchandises et des matières premières.

Sur le plan social, les transports améliorent l'accès de tous aux centralités administratives, économiques, sportives, sanitaires et culturelles. Ils relient les hommes et les territoires entre eux, facilitant et développant les échanges.

Sur le plan environnemental, les transports collectifs – pour les hommes – et ferrés – pour les marchandises – réduisent la pollution, les nuisances et la consommation d'énergie fossile.

Aussi, la vision du développement durable pour le Grand Casablanca nécessite la mobilisation d'investissements importants dans le domaine des transports collectifs.

- Le réseau ferré national sera enrichi par la Ligne à Grande Vitesse (LGV). Les lignes existantes seront progressivement réservées au trafic national et de marchandises, au fur et à mesure de leur dédoublement pour la création d'un réseau RER à part ;

- Les pôles périphériques doivent être accessibles par des transports de masse, de type RER. Trois faisceaux doivent être desservis : l'axe Casablanca – Nouaceur via Bouskoura, l'axe Casablanca – Mohammedia via Zenata, et l'axe Mohammedia – Nouaceur via Tit Mellil et Mediouna ;

- Dans la ville de Casablanca, le système de transports collectifs devra être très nettement développé, avec une ligne de métro et plusieurs lignes de tramway, en plus du réseau de bus dont une partie devra circuler dans des voies réservées.

III.8 Mailler le réseau routier en cohérence avec l'organisation polycentrique

L'émergence et la croissance des pôles périphériques nécessite, en plus des liaisons par les transports collectifs de masse, de développer le réseau routier :

- Le réseau autoroutier est en cours de développement, à la fois sur la liaison Casablanca – El Jadida et Casablanca Marrakech par Deroua (autoroute de Berrechid) ;

- Pour mieux relier les pôles périphériques entre eux sans nécessairement passer par Casablanca, il est nécessaire de créer de nouvelles voies routières, notamment de rocade (entre Mediouna et Oulad Saleh notamment), et de renforcer les voies de rocade existantes (notamment les routes nationales) ;

- De même, les nouveaux pôles nécessiteront d'importants investissements de voirie urbaine pour organiser le développement de chacun d'eux ;

- Dans les pôles desservis par de stations de RER, des investissements seront nécessaires pour créer des parcs de stationnement de rabattement.

- Dans la ville de Casablanca, le réseau de voirie devra être complété partout où des sections manquent encore, afin de mieux relier les quartiers, actuels et futurs, entre eux. Pour les liaisons interurbaines, il sera nécessaire d'avoir deux gares routières au lieu d'une seule actuellement.

- Une politique ambitieuse de gestion du stationnement sera nécessaire à Casablanca, avec des tarifs modulés en fonction de la congestion (plus chers dans les centres les plus fréquentés) et avec une offre de parcs de stationnement payants qui peuvent être réalisés en partenariat avec le secteur privé selon un schéma pré-déterminé par la puissance publique.

III.9 Equiper la métropole pour l'assainissement et organiser le secteur des déchets

Le SDAU fait apparaître des implantations indicatives pour de nouvelles stations de traitement des eaux usées qui n'étaient pas prévues dans le schéma d'assainissement en vigueur.

Ces nouvelles stations sont nécessaires pour accompagner le développement urbain des pôles périphériques et améliorer l'environnement général dans la métropole.

Dans le secteur des déchets, le SDAU préconise un découpage indicatif de la région en faisceaux de collecte et d'enfouissement, de manière à déconcentrer ce service et réduire les nuisances qui frappent un seul point du territoire (Mediouna – Majjatiya) appelé à se développer.

Carte 19 Parti d'aménagement : Cadrage sur Casablanca

Carte 20 Parti d'aménagement : les pôles périphériques

Carte 21 Organisation du territoire en 2030

III.10 Prévenir les risques et préserver la nature par une trame régionale d'espaces ouverts

Le SDAU définit une trame régionale d'espaces ouverts qu'il considère comme étant une base fondamentale de la répartition des espaces urbanisables.

Cette trame d'espaces ouverts joue en effet de multiples rôles :

- Préservation d'espaces naturels
- Préservation des continuités écologiques
- Préservation des meilleures terres agricoles
- Ouverture d'implantations possibles d'activités de loisirs de plein air ou de parcs
- Création d'espaces tampons entre industries et habitat.
- Report de l'urbanisation hors des zones inondables.

Cette trame se compose en effet des espaces boisés, des plages, des lits d'oueds, des meilleures terres agricoles, des zones inondables, des espaces verts tampon et des couloirs biologiques qui en assurent l'unité.

Le SDAU limite les possibilités de construction dans cette trame verte, et l'interdit totalement dans certaines de ses composantes (plages, lits d'oueds,…)

IV. L'organisation du territoire

Cette section du rapport justificatif décrit l'organisation du territoire en 2030, telle que précisée par le SDAU sur la base du parti d'aménagement retenu. Cette description correspond à la carte grand format annexée au rapport, intitulée « Organisation du territoire ».

Des considérations complémentaires y sont ajoutées, comme le chiffrage de la croissance démographique dans les différents pôles ou les questions patrimoniales et architecturales ou encore des précisions sur les équipements et autres. Ces considérations sont illustrées par des tableaux ou des cartes de petit format insérées dans le texte, et qui ont une valeur indicative.

L'organisation du territoire est décrite selon quatre angles complémentaires :

- Le développement urbain ;
- Les axes et pôles d'implantation des activités ;
- Les transports ;
- Les grands équipements ;
- L'assainissement et les déchets ;
- La trame verte régionale.

IV.1.Un développement urbain de qualité et polycentrique

Le parti d'aménagement préconisé par le Plan de Développement Stratégique consiste à maîtriser la croissance de la ville-centre (Casablanca) et d'organiser l'accueil de la majeure partie de la croissance démographique et économique dans les pôles périphériques plutôt qu'en expansion en tâche d'huile de la ville-centre.

Les pôles périphériques se différencient par leurs caractéristiques propres (localisation, atouts particuliers, histoire), par la nature des activités que l'on va y trouver, et par les équipements majeurs qu'on pourra y implanter.

Ils appartiennent à des ensembles infra-régionaux plus vastes. Ainsi Mansouria, Mohammedia et Zenata ont en commun un linéaire côtier diversifié, entrecoupé par les oueds, le port et l'industrie. De même, les pôles qui se trouvent le long de l'axe Mohammedia-Nouaceur (Mediouna, Tit Mellil,..) entretiennent des relations fonctionnelles fortes entre eux. Le même type de relations existe sur l'axe Casablanca – Anfa vers Nouaceur, via Bouskoura.

IV.1.1. Une ville-centre et des pôles périphériques complémentaires

Ville de Casablanca : des quartiers différenciés et complémentaires

La ville de Casablanca sera, en 2030, une ville mieux structurée, avec des quartiers ayant leur identité propre et participant à la diversité de l'offre urbaine.

Cette structure résultera en grande partie de la distribution des centralités, administratives, économiques, culturelles, de loisirs.. et du maillage du territoire par un réseau cohérent de voirie et de transports collectifs de masse.

Ainsi, pourra-t-on distinguer :

- Le cœur de ville, à l'intérieur du Boulevard Zerktouni, avec son patrimoine (Médina, quartier Arts Déco), son quartier d'affaires, le Port, la Grande Mosquée Hassan II, les nouveaux quartiers entre le premier bassin du port et Grande Mosquée, la gare de Casa Port, le centre administratif, le parc de la Ligue Arabe, les grandes avenues (Hassan II, Anfa, Moulay Youssef, etc.), les hôtels, restaurants, ambassades, etc.

- L'arrondissement d'Anfa, son linéaire côtier avec la Corniche, la Nouvelle Corniche et la pointe d'El Ank, le site de Sidi Abderrahmane et le futur grand parc urbain archéologique, les quartiers résidentiels Bordeaux, Anfa Supérieur, Aïn Diab…

- Maarif, avec ses commerces, le quartier des hôpitaux et ses quartiers résidentiels ;

- Hay Hassani, avec en son cœur le nouveau quartier qui prendra place sur le site d'Anfa (grand parc urbain, quartier d'affaires, habitat mixte, équipements culturels, formations…), mais aussi l'Université, le grand hôpital, la ZI de Lissasfa, la future gare LGV, et les quartiers d'habitat populaire à l'Est et au Nord ;

- Aïn Chock, avec l'axe technopolitain de Sidi Maarouf, la Cité des Sciences proposée par le SDAU au niveau de la rocade, le quartier résidentiel Californie ;

- Mers Sultan - Al Fida - Mechouar, avec le patrimoine (Habous, Bachaouiya, Palais Royal,..) et le commerce (Habous, Derb Ghallef,…) ;

- Assoukhour Assaouda et Hay Mohammadi, avec la gare Casa Voyageurs qui pourrait être une gare LGV, les anciens abattoirs transformés en équipement culturel, et différentes opérations en gestation qui vont moderniser les tissus urbains y compris la zone industrielle d'Assoukhour Assaouda;

- Aïn Sebaa, avec sa zone industrielle en cours de régénération, les showrooms qui y prendront place le long de la côte, la façade maritime de la partie résidentielle qui sera requalifiée pour les loisirs, le zoo qui sera transformé en jardin botanique ;

- Sidi Bernoussi, dont la zone industrielle sera modernisée et les quartiers d'habitat mieux équipés et mieux desservis, et qui bénéficiera pleinement de la proximité de Zenata et des grands équipements qui y prendront place, notamment un pôle d'enseignement supérieur et un grand parc urbain dans la ceinture verte ;

- Sidi Moumen, qui bénéficiera d'un grand projet urbain de mise à niveau, d'amélioration de l'habitat et de comblement des déficits d'équipement, d'une desserte par le tramway puis, à terme, par métro, en plus de la création d'un grand parc urbain, de l'implantation du Grand Stade de Casablanca et de l'extension de la zone d'activités pour accueillir notamment la cité de l'automobile ;

- Ben Msik , avec son antenne universitaire, la réhabilitation de son parc de logements, et l'allègement de la pression routière par la création proposée d'une autre gare routière à la limite entre Aïn Chock et Hay Hassani ;

- Les arrondissements de la couronne Sud, Moulay Rachid, Sidi Othmane et Sbata, qui accueillent déjà le marché de gros et qui ont vocation à accueillir des antennes universitaires. Ces arrondissements bénéficieront en outre d'une nouvelle voie de desserte (voie de 50 m), de nouvelles zones d'activités et de nouveaux quartiers d'habitat (dans le cadre du projet de la « couronne »), en plus de la ceinture verte le long de la rocade.

Chacune de ces entités sera ainsi complémentaire des autres et ouverte à tous les autres quartiers de la ville.

Des extensions maîtrisées aux limites de la ville-centre

La ville de Casablanca comporte encore – dans ses limites administratives actuelles - , notamment à ses franges, des terrains libres qui recevront des extensions urbaines de qualité, apportant des réponses à la demande de logements, de surfaces d'activités et d'équipements.

Au total, ce seront quelques 2500 hectares de terrains qui seront mobilisés pour des opérations de développement urbain dans cette « couronne » de la ville, en plus des périmètres opérationnels (Anfa, front de mer et Sidi Moumen) qui totalisent 730 autres hectares.

Les 2500 hectares d'extensions urbaines se situent entre le front urbain actuel et la limite administrative de Casablanca à la hauteur de la rocade de contournement.

Ils représentent un accroissement de 20% environ du tissu urbain actuel de Casablanca (10400 ha). C'est une proportion à la fois faible, mais significative, d'autant que ces futurs développements se situeront à un emplacement à forte visibilité, le long de la rocade par laquelle passe le trafic régional, interrégional et national, et également devant la rocade LGV projetée.

Aussi faudra-t-il veiller à la qualité architecturale et urbaine de ces développements, en évitant les erreurs du passé. Il faudra réaliser des quartiers ouverts les uns sur les autres, et bien conçus aussi bien pour le confort des occupants que pour l'œil extérieur.

Le tiers de ces extensions (850 ha) sera dédié aux activités – y compris la logistique et les grandes zones commerciales – notamment du côté de Sidi Moumen.

Les extensions seront délimitées par une ceinture verte, qui prendra place de manière générale le long de la rocade autoroutière, sur les sites en cuvette, et entre la rocade et le tracé de rocade de contournement LGV.

Préfecture de Mohammedia et Mansouria

Sur le plan économique, la Préfecture de Mohammedia est appelée à accueillir le plus important complexe industrialo logistique (CiLog) de la région, de niveau international, appuyé sur le nouveau Port de Zenata. Ce projet devrait figurer dans les toutes premières priorités pour le Grand Casablanca, tant il est crucial pour l'ensemble de la stratégie économique, industrielle et tertiaire de la région. Il est en effet possible de réaliser ici le 1er pôle économique du Maroc. Au moment où de nombreuses métropoles misent sur une mutation rapide de leurs économies vers le tertiaire, le Grand Casablanca peut se différencier en maintenant une offre industrielle de premier plan comme celle-ci.

Le Complexe Zenata-Mohammedia pourra appuyer son développement sur de nouveaux équipements structurants portuaires et l'organisation d'une Plate-forme Trimodale (fer, route, mer) Internationale. Il y aurait ainsi, sur un seul site, un chantier de transport combiné, des zones logistiques de grande dimension, des parcs d'activités, une zone industrialo-portuaire, et des équipements et services associés (Douanes, Postes, Parking PL, aires de stockage à l'air libre, hôtels, restaurants, commerces, centre d'accueil …).

Sur le plan de la qualité urbaine, la conception de la ville nouvelle de Zenata devra prendre en compte la contrainte que constitue l'implantation de quartiers résidentiels entre deux grandes étendues industrielles à l'Ouest (Sidi Bernoussi) et à l'Est. Des coupures vertes seront aménagées et un cœur tertiaire, dense, vivant et animé, sera édifié.

Mansouria, situé dans la direction opposée au complexe industriel Mohammedia – Zenata, se développera essentiellement autour des activités balnéaires. Beni Yakhlef et Echellalate fourniront des espaces d'accueil résidentiels appréciables, qu'il faudra accompagner par des équipements qui confèrent une identité plus forte à ces communes. L'habitat insalubre qui s'est développé devra être résorbé, surtout lorsqu'il se trouve enchâssé au milieu de parcs industriels (Bidonvilles Brahma).

Les communes rurales de Sidi Moussa El Madjdoub et Sidi Moussa Ben Ali garderont leur caractère rural et agricole, mais leurs noyaux urbains seront mieux structurés.

Province de Nouaceur

Le développement industriel de la Province de Nouaceur se fera dans quatre pôles principaux : dans les parcs d'activités de Nouaceur, dans ceux de Bouskoura-Oulad Saleh, à la limite Nord de Bouskoura (autoroute El Jadida), et à Dar Bouazza le long de la route d'El Jadida. Des zones d'activités plus modestes se développeront par ailleurs à l'Ouest de Dar Bouazza et dans le noyau Ouest de Oulad Saleh.

La province pourra capter des activités commerciales et tertiaires, en s'appuyant sur la dynamique de Sidi Maarouf et Anfa, qui devrait diffuser le long de la route de l'aéroport et le long de la route d'El Jadida (possibilité de centres commerciaux et de showrooms), et sur la dynamique de l'aéroport Mohammed V qui permet l'implantation à Nouaceur du parc d'exposition du Grand Casablanca ainsi que d'une offre hôtelière.

Dar Bouazza mettra son potentiel touristique à profit par des aménagements et une offre d'hébergement adaptée, et par une gestion raisonnée de l'espace côtier. Trois pôles pourraient y être développés : le noyau traditionnel Ouest, le noyau du cap des tamaris, et la partie Ouest de la commune au contact de Casablanca.

Bouskoura bénéficiera d'un campus universitaire, desservi par les transports collectifs (Bidaoui).

A l'Est de la route de l'aéroport, la forêt de Bouskoura sera intégralement préservée, et des boisements seront entrepris à ses lisières. La partie habituellement fréquentée par le public sera aménagée. Au Nord de la forêt, prendront place dans le cadre d'un projet de « ville verte » des activités de loisirs de plein air, avec la possibilité de programmes résidentiels de très faible densité (moins de 5 logements à l'hectare) articulés autour de ces activités (golfs, sports équestres, etc.).

Province de Mediouna

Les communes de cette province profiteront pleinement de l'effet « corridor industriel » que constituera désormais l'axe Mohammedia – Nouaceur. Ce corridor prendra appui sur la Route Nationale réaménagée et élargie, et sur une nouvelle ligne ferrée mixte marchandises – passagers. Le parc d'activités de Oulad Hadda devrait s'orienter vers les énergies renouvelables, se différenciant ainsi du pôle aéronautique de Nouaceur et des activités liées à l'automobile sur Sidi Moumen – Echellalate.

La ville de Mediouna bénéficierait de ce dynamisme. La fermeture de la décharge au nord de la ville améliorera ses chances de développement. L'implantation d'un marché agricole d'intérêt régional confortera sa vocation de carrefour d'échanges entre la Chaouia et Casablanca.

Majjatiya se développera à partir d'un noyau situé à l'Est de Mediouna, et d'un autre noyau à l'Ouest (Merchich).

Tit Mellil connaîtra un développement modéré, aussi bien de son tissu résidentiel que de sa zone d'activités.

Lahrawiyine fera l'objet d'une opération de mise à niveau, de restructuration et d'équipement, doublée d'extensions d'activités et d'une zone logistique.

Redistribution de la population

L'émergence des pôles périphériques modifiera sensiblement la distribution de la population sur le territoire de la Wilaya.

La ville de Casablanca, qui comptait en 2004 pour plus de 81% de la population, verra sa population s'éroder, en dépit des extensions urbaines et des grandes opérations d'urbanisme prévues, et ne comptera plus (dans son périmètre du 01/01/2008) que 2,7 millions d'habitants en 2030 (au lieu de 2,9 millions en 2004), soit 53% de la population future.

Cette évolution est essentiellement due au fait que la densité diminuera dans la ville sous l'effet de la réduction de la taille des ménages.

La préfecture de Mohammedia (plus Mansouria) atteindra un million d'habitants et passera de 9% de la population en 2004 à près de 20% en 2030, essentiellement du fait du développement de la ville nouvelle de Zenata.

La province de Nouaceur atteindra aussi un million d'habitants et pèsera pour près de 20% de la population 2030.

La province de Mediouna, enfin, connaîtra une croissance toute aussi forte (multiplication de la population par trois) mais restera la province la moins peuplée. Son poids relatif passera de 3% de la population régionale en 2004 à près de 8% en 2030.

T6. Evolution de la population 2004 – 2030 par Préfecture et Province

Préfecture / Province	Population 2004	Evolution 2004-2008	Population 2030
CASABLANCA	2 936 874	-236 874	2 700 000
MOHAMMEDIA+Mansouria	324 875	675 125	1 000 000
NOUACEUR	235 551	764 449	1 000 000
MEDIOUNA	122 103	277 897	400 000
TOTAL	**3 619 403**	**1 480 597**	**5 100 000**

Carte 22 Structure urbaine en 2030

IV.1.2.Mise en valeur du patrimoine, et qualité architecturale

Préserver et mettre en valeur le patrimoine urbain

La préservation du patrimoine bâti, paysager, naturel, est un devoir vis-à-vis des générations futures. Cette préservation passe par une protection réglementaire, par les moyens économiques de l'entretien, ainsi que par un usage qui maintient ce patrimoine vivant et par une mise en valeur. La mise en valeur du patrimoine est importante à plusieurs titres : elle rend la ville plus attractive pour le tourisme, elle améliore le cadre de vie des habitants, elle maintient le lien culturel avec l'histoire de la ville. Elle ne doit pas être conçue comme une « muséification » mais comme une réinterprétation contemporaine, qui redonne vie au patrimoine, stimule la création et jette un pont entre le passé et l'avenir.

Les plans d'aménagement devront prévoir des périmètres de sauvegarde et de mise en valeur des quartiers patrimoniaux, des sites remarquables et des monuments historiques.

Ceci concerne les vestiges archéologiques dans le cadre du site de Sidi Abderrahmane.

Cela concerne également le patrimoine urbain et bâti remarquable d'avant le 20° siècle : la Médina de Casablanca, les Casbahs de Mohammedia et de Mediouna, le Marabout de Sidi Abderrahmane, le fort portugais de la Sqala.

Le patrimoine remarquable du 20° siècle est surtout représenté par l'architecture Art Déco qui s'est développée dans les quartiers situés à l'Est de la Médina et dans le quartier des Habous à Casablanca, ainsi que dans le centre de Mohammedia. Ces ensembles patrimoniaux de visibilité internationale devraient faire l'objet de programmes de mise en valeur et de protections par des recommandations architecturales intégrées aux plans d'aménagement.

Ailleurs, ce sont des compositions urbaines remarquables héritées du passé, comme le boulevard Rachidi remarquable par ses prospects, ou les grandes avenues plantées (Moulay Youssef, entrée de Mohammedia, …) ou les compositions urbaines remarquables (place Mohammed V à Casablanca, centre de Mohammedia..) ou encore des édifices ponctuels (réalisations d'architectes célèbres, monuments religieux, hangars demi-cylindriques caractéristiques, etc.) qui devront être identifiés et protégés dans le cadre des plans d'aménagement.

Une attention particulière sera portée aux opérations de réhabilitation du patrimoine bâti remarquable. Il convient de s'orienter vers la production de recommandations architecturales s'appliquant aux quartiers patrimoniaux et qui soient intégrées ou annexées aux plans d'aménagement ou aux programmes de sauvegarde et de mise en valeur.

Ces recommandations porteront sur des points clés tels que les soubassements, les couronnements, les alignements verticaux et horizontaux, les modénatures, les textures des revêtements – notamment en rez-de-chaussée -, voire les couleurs.

Produire une architecture nouvelle et un urbanisme de qualité

Le renouvellement du tissu urbain dans les quartiers récents (années 1960 à 2000) est aussi une composante majeure de la qualité urbaine dans la mesure où ce renouvellement, qu'il soit ponctuel ou opéré dans le cadre de grands projets de résorption de quartiers d'habitat

insalubre, menaçant de ruine ou de bidonvilles, bénéficie de l'apport d'architectes créatifs et respectueux de l'identité de la ville.

On évitera, en particulier, de créer des quartiers « fermés » à l'occasion d'interventions sur des périmètres qui étaient eux mêmes déjà mal intégrés à la ville – notamment les bidonvilles.

Les grands projets urbains aussi une composante majeure de la qualité urbaine. Bien maîtrisés par la mise en place d'une maîtrise d'ouvrage renforcée et bénéficiant de procédures exceptionnelles pour leur conception (concours d'architecture et d'urbanisme), ils peuvent rehausser considérablement l'image de la ville.

Dernière composante essentielle et non la moindre, les urbanisations nouvelles dans les pôles périphériques et les extensions urbaines aux limites de Casablanca et de Mohammedia. Les projets de lotissements et les nouveaux parcs d'activités devront éviter de reconduire les modèles qui ont hélas été souvent répétés ces dernières années, de quartiers fermés à l'architecture souvent monotone. Une vraie articulation avec le reste de la ville et une véritable créativité architecturale seront requises.

Carte 23 Un développement urbain de qualité pour Casablanca

Carte 24 Une nouvelle ambition pour Mohammedia

IV.1.3. préserver le littoral et le mettre en valeur

Le littoral sur l'ensemble du Grand Casablanca représente un enjeu fondamental pour le développement régional. En terme de développement durable, trois enjeux se dégagent : un enjeu d'image de la ville, un enjeu social et un enjeu environnemental. Le littoral représente une grande partie du « poumon vert » de la Région. Il est essentiel, au moment où un important développement urbain doit prendre place, de le préserver et de le mettre en valeur pour que l'ensemble des habitants puisse en profiter.

A **Dar Bouazza**, le littoral est à dominante naturelle, même s'il subit de fortes pressions pour le développement du balnéaire et des loisirs. Il est nécessaire de prendre conscience que la sauvegarde des plages publiques naturelles est essentielle pour préserver l'intérêt balnéaire du secteur. Les installations balnéaires projetées devront respecter ce caractère naturel et le mettre en valeur. La caractère public des plages est fondamental pour l'avenir de Dar Bouazza.

A **Casablanca**, le projet du littoral est fondamental pour le changement d'image de la ville. Ses principaux axes sont l'ouverture de la ville sur la mer au niveau du premier bassin du port, des aménagements réussis pour le projet Marina, pour la « nouvelle corniche » et pour la pointe d'El Ank, la préservation du site de Sidi Abderrahmane et la réalisation du projet de grand parc archéologique dans la carrière, l'extension du port à l'Est, la requalification de la façade urbaine de Ain Sebaa, et l'amélioration de la qualité environnementale des côtes et de l'eau devant les zones industrielles de Ain Sebaa et de Sidi Bernoussi.

La **préfecture de Mohammedia** comprend deux communes côtières, Aïn Harrouda (future Zenata), et Mohammedia. La ville nouvelle de Zenata sera entourée par de larges coupures vertes allant jusqu'à la mer afin de préserver la ville des zones industrielles. Le littoral, sur l'ensemble de la section urbaine, sera constitué de larges plages publiques, accessibles à tous pour que l'ensemble des habitants puissent en profiter. Il est important de concevoir de très larges percées depuis la ville jusqu'à la plage pour bénéficier de ces perspectives.

Le littoral est coupé par une séquence industrialo-portuaire à l'ouest du port de Mohammedia. Une meilleure organisation urbaine des activités permettra une meilleure lisibilité et surtout, un respect et une préservation des zones littorales. Il est fondamental de traiter en amont tous les rejets industriels afin de ne rien rejeter de polluant dans l'océan.

Dans la partie urbaine de Mohammedia, les plages publiques urbaines participeront à la mise en valeur de la ville et de son patrimoine. Il faut éviter qu'elles soient obstruées par une extension du port sur son bassin.

A **Mansouria**, s'alterneront des séquences de plages publiques, de plages naturelles sauvegardées et d'installations balnéaires. Les plages publiques seront dans la continuité de Mohammedia, au droit du développement urbain de la ville. Suivra une séquence d'installations balnéaires, puis une large séquence de plages naturelles sauvegardées, et pour finir, un développement balnéaire.

Le potentiel de développement balnéaire est important à Mansouria. Dans l'objectif de préserver une forte attractivité touristique, il est essentiel de préserver la nature existante, le caractère public des plages et des développements balnéaires modérés et diversifiés. Il est important de sauvegarder le paysage exceptionnel des plages.

Carte 25 Un littoral préservé et mis en valeur

Carte 26 Schéma de développement stratégique du littoral

IV.1.4. Penser la verticalité

Enfin, la qualité urbaine gagnera dans la maîtrise de la pression des promoteurs pour réaliser des immeubles de grande hauteur (gratte-ciel). Ces immeubles ne peuvent pas prendre place n'importe où dans la ville. S'ils sont bien situés et bien conçus, ils peuvent devenir des points forts valorisants pour l'ensemble de la ville. Aussi faut-il déterminer au préalable les emplacements acceptables pour de telles constructions, ou du moins les critères à respecter.

À Casablanca, quelques immeubles ou groupes d'immeubles dépassent le velum urbain général. La plupart n'excèdent pas 10 à 15 étages (30 à 40 m). Seules les Twin Towers (160 m) et le minaret de la grande mosquée Hassan II (220 m) dépassent nettement.

Comme dans toutes les métropoles du monde, une demande existe pour construire des gratte-ciel, pour des raisons à la fois économiques et d'image. Il s'agit de définir les emplacements où celles-ci vont pouvoir renforcer l'image de Casablanca et ne pas perturber leur voisinage. Il semble admis de ne pas dépasser le niveau du minaret de la grande mosquée de façon à le laisser dominer significativement. On peut donc définir deux types d'immeubles plus hauts que le velum moyen : des gratte-ciel (100 à 200 m) et des immeubles « de bonne hauteur » (30 à 40 m).

Les sites potentiels pour des Gratte-ciel et des immeubles « de bonne hauteur »

Les gratte-ciel sont conçues essentiellement pour des activités tertiaires, bureaux ou hôtels, bien que la tendance générale est aujourd'hui à la mixité, avec des bureaux, des commerces et des appartements résidentiels.

Pour l'activité de bureaux, les gratte-ciels sont surtout recherchées par des entreprises au personnel nombreux, souhaitant regrouper leurs employés et/ou ajouter une dimension de puissance et de modernité à leur image à travers l'architecture verticale.

Pour les hôtels, les tours permettent une distribution standardisée des chambres de manière répétitive sur les niveaux. Les étages les plus élevés sont utilisés en restaurants et bars panoramiques.

L'utilisation des tours pour l'habitation est possible, mais il faut être vigilant quant l'acceptabilité culturelle de ce type d'habitat (fenêtres fermées, surtout aux étages élevés) et quant à la capacité d'assurer une gestion infaillible (sécurité incendie, fonctionnement des fluides et des ascenseurs…) dans le cadre de copropriétés.

A partir du moment où les gratte-ciels seraient utilisées de manière dominante pour des activités de bureau et d'hôtels, les périmètres dans lequel on peut envisager d'en construire se trouvent délimités par la présence d'un marché immobilier pour ce type d'activités.

Dans le Grand Casablanca, ces périmètres sont, d'une part, l'hypercentre de Casablanca entre le front de mer et la rocade Zerktouni, d'autre part l'ensemble axe Sidi Maarouf – site de l'ancien aérodrome d'Anfa et, en troisième lieu, le centre de la future ville nouvelle de Zenata.

Le critère de visibilité et d'image conduit à sélectionner, au sein de ces ensembles, les lieux les plus remarquables pour une implantation ponctuelle ou groupée de tours, en particulier :

- L'actuel quartier d'affaires de Sidi Belyout et ses abords (Est de la Marina, Place des Nations Unies et extension vers l'Est le long du port) ;
- Les carrefours des principales radiales avec le boulevard Zerktouni ;
- L'entrée Nord du site d'Anfa (croisement Grande Ceinture et boulevard Yacoub Mansour) et l'axe de l'ancienne piste sur le site ;
- Le carrefour « technoparc » de Sidi Maarouf ;
- La corniche au droit de la pointe d'El Hank : mais il faut veiller, dans ce périmètre comme dans le projet Marina, à éviter de « concurrencer » la verticalité de la Grande Mosquée, qui doit demeurer un édifice dominant ;
- Le débouché de l'axe Nord-Sud dans le projet de nouvelle corniche entre la Grande Mosquée et la pointe d'El Hank, en veillant là aussi à rester nettement en deçà de la hauteur du minaret de la Grande Mosquée ;
- Le cœur de la ville nouvelle de Zenata.

Des immeubles de bonne hauteur (30 à 40 m) peuvent quant à eux être disposés sur des linéaires plus importants :

- Les axes prestigieux et suffisamment larges, comme le boulevard d'Anfa, l'avenue Hassan I, le boulevard ZerktouniI ou d'autres (bd de Strasbourg - Mohammed VI..)
- L'axe principal de Sidi Maarouf entre le Technoparc et Casashore ;
- Les autres axes tertiaires qui figureront dans la composition urbaine qui sera retenue pour le projet de développement du site opérationnel d'Anfa

Tours et composition urbaine

Les immeubles de grande hauteur présentent une problématique particulière au plan de la composition urbaine.

Le but de toute composition est de créer une « unité », un « ensemble harmonieux » : l'utilisation de contrastes de volumes, de hauteurs, de pleins et de vides, de matériaux, n'est pas antinomique du principe d'unité si l'on parvient à assembler harmonieusement des éléments contrastés et à parvenir à un « équilibre » entre les composants.

L'introduction de tours dans une composition réussie peut se faire de manières différentes :

- Dans un quartier d'affaires, on a plusieurs tours qui forment ensemble une « silhouette urbaine » caractéristique, qui exprime la puissance financière et tertiaire. C'est le cas de Manhattan et de La Défense, ce peut être le cas à Sidi Belyout et son extension vers l'Est.

- Sur une avenue ou un boulevard, des immeubles de grande hauteur peuvent prendre place, sur un côté ou sur les deux côtés. Il faut veiller à ce que la hauteur des immeubles soit homogène et rythmée sur un côté donné, au moins sur une séquence suffisamment longue pour donner le sentiment d'unité, en évitant en même temps une hauteur trop constante qui ferait un « mur » séparant les tissus arrière de la voie. C'est le cas actuel de l'avenue Hassan II, par exemple, où l'on n'est pas dans une logique de tours mais d'immeubles de bonne hauteur.

- Un groupe de deux à quatre tours isolées : c'est un élément de composition urbaine que l'on peut utiliser pour signaler une centralité importante, créer un point de repère, se situer dans un axe visuel significatif. C'est une disposition appropriée pour des carrefours importants (comme dans le cas des Twin Towers sur le Zerktouni), ou pour le débouché d'axes importants (comme la porte Nord du site d'Anfa).

- Une tour isolée : c'est le cas le plus délicat à traiter car une tour isolée crée forcément une opposition forte avec son environnement urbain, brisant l'unité de l'ensemble. Aussi, ce type de configuration n'est admis que pour des constructions ayant un sens qui justifie pleinement leur implantation: le minaret, le phare, l'horloge, le clocher, représentent ce type de sens justificatif. La Tour Montparnasse à Paris reste un exemple de mauvaise insertion dans la ville. En revanche, la tour 30 Ste Mary Square à Londres semble mieux admise dans la mesure où elle succèderait à Big Ben comme référence et point de repère, davantage dans l'air du temps. A Casablanca, le minaret de la Grande Mosquée est le seul exemple de construction isolée de grande hauteur, et sa réussite en tant qu'emblème (Landmark) tient beaucoup au sens sacré qui y est associé et à l'absence de grande verticalité à ses abords : il est souhaitable de maintenir cet état de fait en ne dépassant pas R+8 jusqu'au projet d'hôtel à l'Est du projet Marina, jusqu'après le cimetière d'El Hank, et jusqu'au débouché de l'Avenue Royale.

Tours, patrimoine et vie sociale

La construction d'immeubles hauts ou de tours doit se faire dans le respect du patrimoine architectural unique de Casablanca, notamment du tissu urbain traditionnel de sa Médina et de ses immeubles Art Déco : elle ne doit pas favoriser leur démolition, ni altérer leur cadre.

Cela n'empêche pas forcément de bâtir à proximité de bâtiments classés, en sachant dialoguer avec eux, voire d'inclure des bâtiments anciens d'un intérêt moindre ou certains de leurs éléments (façades…) dans des projets contemporains (p. ex. en les traitants comme entrée ou soubassement du gratte-ciel).

La construction d'immeubles de grande hauteur ne doit pas porter atteinte à l'intimité des habitants d'immeubles bas qui seraient surplombés par ces constructions en hauteur.

Tours, densités et transports

La construction de tours accroît la densité d'emplois (de bureau) ou résidentielle (hôtellerie) et induit de ce fait un besoin accru de moyens de transport. Il faut éviter d'implanter ce type de construction sur des sites mal desservis par les transports.

Ce couplage Transports – Tours sera essentiel si l'on envisage de construire des tours sur le site opérationnel d'Anfa, ou si l'on veut développer le quartier hôtelier qui fait face à la pointe d'El Hank. Le long du Boulevard Zerktouni, il faut prendre garde à ne pas aggraver la congestion des axes radiaux et des rocades et bien penser les carrefours.

Tours et environnement

Il faut enfin signaler que les gratte-ciel demeurent à ce jour les constructions les « moins écologiques » que l'on puisse réaliser, dans la mesure où ils exigent un apport d'énergie plus important pour faire monter les fluides et les ascenseurs, ainsi qu'un système de climatisation. Les expériences les plus récentes pour réduire cette surconsommation (double paroi, panneaux solaires, énergie éolienne, régulation des températures par pièce, etc) ont conduit, dans le meilleur des cas, à réduire de 40% l'énergie consommée par rapport à un gratte-ciel de la génération des années 1990. C'est remarquable mais cela reste en deçà des progrès similaires réalisés en construction Haute Qualité Environnementale (HQE) sur des immeubles plus classiques.

Carte 27 Schéma de verticalité

IV.1.5. Réussir les Grands Projets Urbains

Les grands projets urbains sont un instrument puissant de régénération urbaine et de création d'une offre moderne d'habitat, d'équipements, d'activités et de services. Ces projets sont aux villes ce que les grandes réformes sont aux pays qui veulent avancer en s'adaptant au monde moderne. C'est avec de tels projets que des villes comme Barcelone, Marseille, Londres, Berlin et tant d'autres ont opéré leur mutation et adapté l'offre urbaine aux exigences économiques, sociales et environnementales de ce début du XXI° siècle.

Dans la ville de Casablanca, trois sites majeurs devront accueillir des projets urbains d'envergure pour répondre à ces exigences : à l'Ouest, le site de l'ancien aérodrome d'Anfa dans l'arrondissement de Hay Hassani ; à l'Est, l'arrondissement de Sidi Moumen (opération à compléter en direction de Lahrawiyine et à articuler avec Aïn Sebaa) ; au Nord : le front de mer, aussi bien à l'Est (façade maritime de Aïn Sebaa) qu'à l'Ouest (série d'interventions : Port, Marina, Avenue Royale, Nouvelle Corniche, El Ank, Sidi Abderrahmane)

En périphérie, les grands projets urbains sont, d'une part, l'aéroville de Nouaceur, en cours de développement, et la ville nouvelle de Zenata.

Le Grand Projet Urbain d'Anfa

La décision royale, en octobre 2005, de déclassement de l'aérodrome d'Anfa a ouvert la voie à la réalisation d'un grand projet urbain sur un site exceptionnel de près de 400 hectares, positionné dans l'arrondissement de Hay Hassani, entre le cœur historique de Casablanca et les nouveaux quartiers d'activité, d'enseignement supérieur et d'habitat de Sidi Maarouf à Aïn Chock.

L'instruction royale concernant le programme de ce projet est claire. Il s'agit de créer une offre mixte d'habitat pour toutes les catégories de la population, de grands équipements dont un grand parc urbain, des locaux d'activités diversifiés, le tout bien desservi par les moyens de transport et bien inséré dans les tissus urbains environnants.

En moins de trois ans après la décision royale, les préparatifs de lancement des travaux sont bien avancés, avec un programme, un schéma d'aménagement et une structure opérationnelle.

Le nouveau quartier qui sera créé changera l'image de la ville et donnera une visibilité internationale forte à Casablanca. Il rehaussera le niveau de services offerts à la population grâce aux infrastructures de transport, aux équipements culturels et de formation, et au grand parc urbain. Il constituera un nouveau centre animé par les commerces, les manifestations civiques, les promenades. Il exprimera la mixité de la population par son offre diversifiée de logements pour toutes les catégories sociales.

Ce projet sera conçu comme une partie intégrante de la ville et non comme l'implantation d'un corps nouveau qui fonctionnerait en autarcie. Il est pour cela essentiel que ce projet soit l'occasion de mailler le réseau de voirie de la ville en le faisant traverser le site du projet. De même, il est essentiel que les programmes de logement s'adressent à toutes les catégories de la population. On évitera enfin une trop forte séparation des fonctions – résidentielle et non résidentielle – pour ne pas avoir de quartiers inanimés à la tombée de la nuit.

Le Grand Projet Urbain du Front de Mer

L'appellation « Grand projet urbain du front de mer » s'impose, bien qu'il ne s'agisse pas d'une seule opération mais d'une série d'opérations longeant la côte, certaines privées, d'autres publiques (notamment sur le port, la voirie, le fer, les espaces verts et l'assainissement).

Il est en effet nécessaire de porter un regard global sur ce qui doit être fait en bord de mer, car la façade maritime de Casablanca forme un tout limité à quelques kilomètres, qu'il faut aménager dans le cadre d'une vision d'ensemble en tenant compte de l'histoire, des vocations des séquences successives, et de l'image globale que l'on veut donner de la ville à travers cette vitrine qu'est le front de mer.

Aussi, les opérations d'aménagement devront s'égrener ainsi, d'Est en Ouest :

- L'aménagement d'une coupure verte – partie de la ceinture verte de Casablanca - entre la future ville nouvelle de Zenata et la ZI de Sidi Bernoussi, cette coupure verte accueillant par ailleurs la station de traitement des eaux usées de Sidi Bernoussi.

- Au delà de la ZI de Sidi Bernoussi qui devra être en partie réhabilitée (tissu industriel et logistique à mettre en ordre), c'est la façade maritime de Aïn Sebaa qui fera l'objet d'une opération de requalification, avec l'objectif d'en exclure les poids lourds et de remplacer les constructions hétéroclites qui se trouvent du côté Océan par des aménagements et équipements balnéaires et de loisirs.

- Le front de mer devant la ZI de Aïn Sebaa devra être converti progressivement en espace d'exposition et de vente (showrooms) tout en ménageant la possibilité d'étendre le Port jusqu'à la pointe d'Oukacha.

- L'opération « Interface Ville-Port » prendra place au niveau de l'articulation entre la Médina, le quartier d'affaires et le premier bassin du Port. Il s'agit de déclasser ce premier bassin en le mettant hors douane, de déclasser tout ou partie du quai Tarek, de reculer la gare de Casa Port vers l'Est, de réaliser un projet de développement urbain axé sur les loisirs (ce qui n'exclut pas de maintenir le port de pêche artisanale) sur une partie des quais déclassés, d'ouvrir l'accès de ces quais au public…

- Le projet Marina est désormais bien avancé. Il créera une offre nouvelle d'établissements hôteliers et de loisirs, de bureaux, commerces et logements dans le cadre d'un projet urbain et architectural de qualité. Un centre de congrès devrait être inclus dans ce programme. A défaut, il devrait être réalisé dans le cadre de l'opération précédente (interface ville-port).

- Au droit de la Grande Mosquée Hassan II, il faudra conduire le projet de l'Avenue Royale à son terme, l'option retenue consistant désormais à limiter le projet à l'axe rectiligne déjà ouvert (jusqu'au boulevard Ziraoui comme limite). Une offre immobilière de prestige pourra prendre place de part et d'autre de la percée, avec un traitement particulier à réserver au point focal qui fera face à la Grande Mosquée. Ce projet nécessite une démarche d'ingénierie de qualité, démarrant par une procédure de concours de conception.

- La « Nouvelle Corniche » , ce projet, non encore défini, est essentiel pour la nouvelle image de Casablanca. Plusieurs alternatives restent valables : un parc urbain linéaire avec de grands équipements, un nouveau front bâti, ou une solution mixte front bâti et équipements sur parc. Le projet devra respecter plusieurs principes d'aménagement dont

une large promenade publique en bord de mer, des bâtiments de hauteur maximum R+7 coté Côtière et R+5 coté océan, un alignement obligatoire sur rue et une animation des rez-de-chaussée.

- La pointe d'El Ank. L'objectif de ce projet est de valoriser et utiliser au mieux ce site exceptionnel en créant un parc public, ainsi qu'une large promenade publique en bord de mer et en continuité avec celle de la Nouvelle Corniche. La promenade sera jalonnée de belvédères en bord de mer et le parc ,d'équipements de prestige.

- Au delà de la corniche de Casablanca, la dernière opération à l'Ouest concernera l'ensemble constitué par le parc Sindibad, le parc et le musée archéologiques De Sidi Abderrahmane.

Le Grand Projet Urbain de Sidi Moumen

Le territoire de Sidi Moumen est porteur d'enjeux majeurs pour le développement harmonieux de Casablanca et, au delà, du Grand Casablanca. En effet, cet arrondissement de l'Est de la ville concentre un ensemble de difficultés sociales, d'habitat, de desserte et d'équipement, qui contraste fortement avec le standing des quartiers de l'Ouest et du cœur de Casablanca.

Sidi Moumen n'est certes pas le seul arrondissement de la ville qui connaît ce type de difficultés, mais il est devenu emblématique du déséquilibre global qui s'est instauré entre des quartiers Ouest qui accueillent les populations aisées et les activités économiques les plus avancées, et des quartiers Est plus populaires avec un habitat souvent dégradé, un manque d'équipements et de services, et un environnement industriel souvent porteur de nuisances.

Pour éviter un développement dual de la ville, il est nécessaire d'engager des actions fortes en faveur des quartiers Est.

Le programme à envisager comprendra donc, en son cœur, l'arrondissement de **Sidi Moumen**, qui devrait faire l'objet de diverses actions complémentaires :

- Une résorption des bidonvilles et de l'habitat insalubre, avec des programmes de logements de qualité pour héberger les populations sur place ;
- La résorption des sites d'activités nuisantes enchâssées dans les quartiers d'habitat ;
- La réalisation du Grand Parc Urbain sur le terrain du don royal prévu à cet effet ;
- La construction du Grand Stade de Casablanca sur une partie de ce terrain, ce qui créera une centralité de niveau régional voire international au cœur de l'Est Casablancais ;
- La desserte de Sidi Moumen et du Grand Stade par des transports collectifs de grande capacité, d'abord le tramway et à terme le métro qui le reliera à l'hypercentre de Casablanca ;
- Une amélioration substantielle de la voirie et des équipements de proximité ;
- Une composition urbaine autour d'un axe qui prolonge celui de la Préfecture de Aïn Sebaa vers le Sud – plutôt que vers le Nord comme prévu précédemment ;
- Une extension de la zone industrielle de Sidi Moumen vers l'Est offrant de nouveaux emplois pour la population notamment dans le cadre d'un projet de cité de l'automobile.

La ville nouvelle de Zenata

Ce projet urbain, déjà inscrit au précédent SDAU, devrait pouvoir enfin être réalisé.

Il s'agit de créer un ensemble urbain mixte sur la commune de Ain Harrouda pouvant s'étendre sur le territoire voisin de Echellalate, sous l'appellation nouvelle de Zenata.

La commune de Ain Harrouda s'étend sur 2400 ha dont 200 ha d'espace littoral à préserver et 400 ha de coupures vertes à maintenir et aménager notamment au contact des parcs d'activités de Mohammedia et de Sidi Bernoussi.

Ain Harrouda devrait compter à terme 70 000 ménages environ, soit près de 250 000 habitants contre 42 000 au recensement de 2004, et 650 ha de parcs d'activités accueillant de l'industrie, de la logistique et des commerces de grandes surfaces, en plus d'un pôle tertiaire important au cœur du quartier résidentiel et d'installation balnéaires et de loisirs le long du littoral.

Les parcs d'activités seront aménagés en continuité avec les zones industrielles et logistiques de Mohammedia. Ils seront isolés des espaces résidentiels par des coupures vertes. Ces parcs d'activités seront la pièce maîtresse du nouveau centre industriel et logistique de dimension internationale recommandé par le SDAU à cet endroit, et qui devrait être puissamment renforcé par l'aménagement d'un nouveau port, à partir de 2020, sur la côte faisant face à la zone industrielle de la SAMIR.

IV.1.6. Les autres périmètres d'intervention

Outre les Grands Projets Urbains, le SDAU définit d'autres périmètres qui appellent des interventions publiques importantes :

La régénération des zones d'habitat précaire

Le Grand Casablanca ne devrait compter, en 2030, plus aucun ensemble d'habitat insalubre, bidonville ou logements menaçant de ruine.

Un effort substantiel devra être déployé pour atteindre cet objectif. Il devra porter à la fois sur une offre de logements neufs dans les secteurs d'extension situés dans la couronne et dans les périmètres des Grands Projets Urbains, et sur des programmes de résorption de l'habitat insalubre.

Les bidonvilles couvrent près de 1000 hectares dans le Grand Casablanca, dont plus des deux tiers dans la ville – centre.

Le quartier Derb Sultan / Al Fida, d'habitat insalubre menaçant de ruine, couvre plus de 200 hectares.

Dans un cas comme dans l'autre, il faudra trouver des solutions de relogement, qui concerneront des dizaines de milliers de familles. C'est un travail de longue haleine, mais qu'il faut entreprendre sans tarder.

Dans d'autres quartiers de la ville, ce sont des actions de « requalification » qu'il faut conduire, comme à Sidi Moumen, où près plusieurs centaines d'hectares de tissus résidentiels sont concernés. Il s'agit, dans ce type de cas, d'opérations complexes incluant

différents cas de figure, améliorations du niveau d'équipement du quartier, destruction de certains immeubles, relogement provisoire (le temps d'une reconstruction) ou définitif, etc.

Une maîtrise d'ouvrage forte est requise pour chaque opération, et un observatoire permanent est requis pour le monitoring de l'ensemble des interventions.

L'obstacle essentiel à surmonter sera toujours le décalage entre les coûts de production des logements et le niveau de solvabilité très bas d'une grande partie des ménages (ceux dont les revenus mensuels sont aujourd'hui inférieurs à 2000 Dhs). Les financements spécifiques tels que le FOGARIM permettent de solvabiliser une partie de ces ménages mais pas tous.

La régénération des anciennes zones industrielles

Les actions de régénération des tissus industriels de **Essoukhour Essawda**, de **Aïn Sebaa** et de **Sidi Bernoussi** devraient améliorer de manière substantielle, non seulement l'offre d'emplois dans les ZI, mais également la qualité du cadre de vie sur les voies qui les traversent et la qualité de l'air dans les environs.

Les industries qui se trouvent au contact des zones d'habitat devront être reconverties en activités non nuisantes : industries non nuisantes, activités tertiaires, ou entrepôts n'induisant pas de trafic de poids lourds et ne stockant pas de matériaux dangereux.

A l'Ouest de la ligne de chemin de fer qui passe par la gare Casa Voyageurs, les industries qui subsistent devront être toutes remplacées par des activités non nuisantes.

IV.2.Un développement économique sur des axes majeurs et des pôles spécifiques

Le choix d'un développement urbain polycentrique s'appuyant largement sur les pôles périphériques s'accompagne d'un redéploiement des pôles d'activités sur un territoire plus vaste qu'aujourd'hui. Ce redéploiement se fera le long de nouveaux axes, avec notamment un couloir industriel et logistique majeur entre Mohammedia et Nouaceur, et un axe tertiaire et d'innovation sur l'axe Anfa – Sidi Maarouf en direction de Bouskoura et de Nouaceur

IV.2.1. Les pôles et axes tertiaires et technopolitains

Le Cœur tertiaire de Casablanca

Le quartier historique des affaires à Sidi Belyout gardera son dynamisme et bénéficiera du développement de nouveaux immeubles de bureaux, en son sein et à proximité immédiate, le long des avenues environnantes (Hassan II, Anfa, etc.).

La lisibilité de la place des Nations Unies et de la place Mohammed V, place administrative de Casablanca, sont des atouts forts pour un renforcement durable de l'axe tertiaire de l'avenue Hassan II.

A l'Est, le centre d'affaires historique sera prolongé par des surfaces d'exposition vente (showrooms) qui renouvelleront le tissu existant d'entrepôts et d'industries anciennes.

A l'Ouest, de nouveaux quartiers de bureaux verront le jour avec la réalisation du projet Marina puis, à proximité, du projet de l'Avenue Royale.

Aux limites du « cœur de ville », le Boulevard Zerktouni offre, par sa forte lisibilité de « rocade intérieure », des opportunités d'implantation d'activités tertiaires, qui continueront à s'y développer.

Le cœur de ville (à l'intérieur du Zerktouni) est tout entier un espace de développement des fonctions touristiques (hôtellerie, restaurants, équipements de loisirs,..), commerciales (demi-gros et détaillants, môles commerciaux de centre ville, marchés de rue,..) et de services administratifs et privés (professions libérales, services aux entreprises, services aux personnes,…).

L'axe technopolitain Anfa – Sidi Maarouf

La dynamique qui a pris place sur l'axe de Sidi Maarouf entre le Technoparc et Casashore est une dynamique technopolitaine au sens où elle associe l'implantation d'entreprises industrielles ou de services à forte valeur ajoutée, de centres de services et de pôles de formation, d'enseignement supérieur et de recherche.

Cette dynamique sera renforcée par la réalisation du grand projet urbain d'Anfa et par l'implantation du terminus Sud de la Ligne à Grande Vitesse.

Seront ainsi réunies les conditions de création d'un véritable Centre d'Affaires International (CAI), clairement identifié, pôle de référence, lieu d'identification, espace incontournable pour un positionnement économique.

De nombreuses Métropoles mondiales ont compris l'enjeu d'une « reconnaissance » internationale à travers l'existence d'un CAI, pôle regroupant quartiers généraux de grandes entreprises et prestations de services destinés à faciliter des échanges internationaux. L'axe technopolitain Casa-Anfa-Sidi Maarouf devrait accueillir ces nouvelles fonctions.

Il sera nécessaire, le long de cet axe, et plus particulièrement sur le site de Casa-Anfa, de créer une offre de parcs d'activités de rang international, alliant qualité et référence, et de mettre en place un grand pôle scientifique et technologique : le « Jardin des Sciences » de Casablanca (JASCA) alliant activités high-tech, campus universitaires, formation, mais aussi résidence et activités de services.

Compte tenu de la faiblesse du potentiel de R&D, il faut donner une grande priorité au développement des Sciences, des Technologies et de l'Innovation.

Les pôles tertiaires de Mohammedia et de Zenata

Hors Casablanca, des implantations tertiaires comprenant des immeubles de bureaux, des hôtels et une offre commerciale et de loisirs de centre-ville prendront place au cœur de Mohammedia, dans le respect du patrimoine ancien, ainsi qu'au cœur de la ville nouvelle de Zenata où des formes architecturales audacieuses pourront prendre place.

Il faut, en effet, encourager ce type d'implantations à l'Est de Casablanca pour l'équilibre général de la métropole. Le développement du centre industriel et logistique de dimension internationale Mohammedia-Zenata, couplé au terminal pétrolier et, à terme, au nouveau port de Zenata, incitera nombre d'entreprises tertiaires à rechercher des implantations de prestige à proximité, ou tout simplement des implantations de leurs employés.

Les centres tertiaires secondaires des pôles périphériques

Tous les pôles périphériques auront leur centre administratif et de services, pouvant accueillir des activités tertiaires de diverses nature même s'il ne s'agit pas nécessairement de tertiaire supérieur.

Les communes de Dar Bouazza et de Mansouria développeront un tertiaire lié au tourisme et à la villégiature, hôtellerie et restauration.

La commune de Bouskoura, appelée à devenir ville universitaire, pourra prétendre à des implantations de bureaux et de showrooms en lien avec les parcs d'activités de Bouskoura et Oulad Saleh.

Nouaceur, qui devrait accueillir en plus de l'aéroport, le parc d'expositions international de Casablanca, peut développer des bureaux, des hôtels et des commerces.

Toutes les autres communes appelées à se développer dans le cadre de l'actuel SDAU pourront, à des degrés divers, développer des centres tertiaires qui accueilliront au moins des fonctions administratives, sociales et commerciales.

IV.2.2. Les parcs d'activités industrielles

La géographie industrielle du Grand Casablanca est appelée à se modifier profondément. Les zones industrielles les plus anciennes (Essoukhour Essaouda, Ain Sebaa, Sidi Bernoussi) qui concentraient jusqu'ici l'essentiel des activités, seront progressivement réhabilitées alors qu'une nouvelle génération de parcs d'activités, dont on perçoit les prémisses à Sidi Maarouf, Bouskoura et Nouaceur, se développera à l'extérieur de la ville centre, notamment le long du couloir industialo - logistique Mohammedia – Nouaceur.

Le Grand Casablanca comptait en 2004 un total de 4500 ha d'emprises d'activités industrielles et d'entreposage. Le SDAU prévoit d'y ajouter 5000 ha d'ici 2030, aménagés en parcs d'activités pouvant recevoir des industries de différentes catégories, des parcs logistiques, des parcs commerciaux ou encore des parcs technologiques.

Réhabilitation et évolution des pôles industriels les plus anciens

En dépit de la progression de la part des activités tertiaires, la ville de Casablanca devrait conserver une tradition industrielle, dont les foyers historiques sont les ZI d'Essoukhour Essaouda, Aïn Sebaa et Sidi Bernoussi.

Ces trois zones industrielles ont vieilli et nécessitent des actions de régénération, qui consistent en une résorption des friches industrielles et une meilleure organisation des zones industrielles et d'entreposage.

Une reconversion des sites est possible à l'occasion de ces programmes de régénération. Ce sera le cas à Essoukhour Essaouda, zone enchâssée dans les quartiers d'habitat, où il sera souhaitable de s'orienter vers des activités industrielles légères, de l'artisanat, des services, du commerce.. C'est également le cas sur la façade maritime de la ZI de Aïn Sebaa, qui verra se développer les showrooms.

L'orientation vers des activités non nuisantes de manière générale est un choix stratégique pour toutes ces zones d'activités anciennes aujourd'hui débordées par les quartiers d'habitat. Mais cette orientation ne doit pas être appliquée sans discernement et sans tenir compte des impératifs économiques des entreprises. Ainsi toute nouvelle demande d'implantation d'une industrie nuisante dans ces ZI devrait être interdite et renvoyée en périphérie ; en revanche, une certaine tolérance peut s'avérer nécessaire pour les projets de réhabilitation et de modernisation d'industries nuisantes en activité sur ces sites.

Le centre industrialo – logistique de dimension internationale Mohammedia – Zenata

Le projet industriel phare de la prochaine décennie dans le Grand Casablanca sera sans doute le développement d'un grand parc d'activités industrielles et logistiques à Zenata en continuité avec l'extension de la zone industrielle de Mohammedia.

Mohammedia compte déjà 550 hectares d'emprises industrielles et Ain Harrouda environ 50 hectares d'industries disséminées qui seront conservées dans le futur schéma de la ville nouvelle. A ces 600 hectares viendront s'ajouter pas moins de 890 hectares de développements industriels, logistiques et commerciaux nouveaux dont environ 280 ha sur Mohammedia et 610 ha sur Ain Harrouda. A proximité immédiate, Echellalate devrait recevoir des parcs d'activités neufs d'une superficie cumulée de 680 hectares.

L'ensemble ainsi constitué à la jonction des 3 communes de Mohammedia, Ain Harrouda et Echellalate offrira à terme 2170 hectares de parcs dédiés aux activités économiques (dont 600 existants et 1570 ha neufs), soit près du quart de la surface cumulée de parcs d'activités (logistique comprises) du Grand Casablanca à l'horizon 2030. A titre comparatifs, les 3 grandes ZI de Casablanca (Essoukhour Essawda, Ain Sebaa et Sidi Bernoussi) offrent une surface cumulée de 1100 hectares soit la moitié environ de ce nouveau pôle.

Il s'agit donc d'un pôle d'une puissance exceptionnelle, qui pourra s'appuyer sur une excellente desserte multimodale avec l'autoroute, le chemin de fer, le terminal pétrolier et le futur port de Zenata.

Le couloir industrialo - logistique Mohammedia - Nouaceur

Le pôle Mohammedia – Zenata sera complété par une offre de parcs d'activités en chapelet le long de l'axe Mohammedia Nouaceur, avec respectivement 190 ha à Tit Mellil (actuellement 53 ha remplis), 1000 ha à Sidi Hajjaj Oulad Hassar (dont 800 ha sur le parc de Oulad Hadda à terme et 200 ha d'industries existantes), 60 ha à Mediouna et ses environs (Majjatiya), et 1100 ha à Nouaceur (dont 270 déjà remplis)

Si bien qu'aux 2170 ha du pôle Mohammedia – Zenata – Echellalate, viendront s'ajouter 2300 ha sur le reste de ce couloir industrialo – logistique.

Les différents pôles de ce couloir développeront des activités spécifiques, à côté d'activités plus courantes. On peut ainsi imaginer que Nouaceur accueille les activités aéronautiques, Oulad Hadda les activités liées aux énergies renouvelables, Echellalate et Sidi Moumen les activités automobile, Mohammedia et Zenata l'industrie pétrolière et chimique. D'autres spécialisations apparaîtront avec le temps, qui dépendront des effets d'entraînement que produiront les implantations d'entreprises leaders.

Il conviendra en tout état de cause d'organiser le transport de personnes et de marchandises le long de ce couloir en augmentant les capacités de la Nationale pour recevoir un trafic important de poids lourds et pour éviter les conflits poids lourds – voitures individuelles aux carrefours, et en créant une liaison ferrée sur tout le parcours, de type RER pour faciliter le transport des actifs entre les lieux d'habitat et les lieux d'emploi.

Les parcs d'activités de la couronne et sur la rocade autoroutière de contournement

La rocade autoroutière de contournement offre aussi des opportunités importantes d'implantations d'activités, une dynamique déjà observable aux nœuds routiers avec les radiales que sont la route de Tit Mellil, de Mediouna et de Bouskoura – Nouaceur.

Aussi, le SDAU prévoit des implantations d'activités à la limite des arrondissements périphériques de Casablanca, ainsi qu'à Lahrawiyine et Majjatiya.

Les développements industriels informels qui avaient pris place au sud de la rocade, notamment au croisement avec la route de Tit Mellil, devront être restructurés.

Les parcs d'activités à l'Ouest de Casablanca

Les développements industriels les plus importants à l'Ouest de Casablanca sont ceux de la route d'El Jadida et de la route de Bouskoura. Ces ZI, relativement anciennes et pour une

bonne part déstructurées, devront être modernisées et confortées par de nouvelles implantations qui en rehaussent l'image.

Des zones logistiques de fret seront aménagées sur ces parcs d'activités pour assurer un service moderne de transbordement, ce qui aura également pour effet de résorber le désordre dû à l'absence d'organisation de la logistique sur ces zones situées sur des axes importants.

Le parc d'activités de Bouskoura – Oulad Saleh

Ce parc d'activités composé de deux lotissements industriels accueille d'ores et déjà des entreprises modernes qu'il convient de conforter par de nouvelles implantations. Des extensions sont prévues à cet effet, notamment sur le territoire de Oulad Saleh.

Le développement du réseau routier avec une jonction facilitée vers Nouaceur, Mediouna et Mohammedia, et la croissance urbaine prévue à Bouskoura, devraient accroître l'attractivité de ce pôle desservi par ailleurs par une liaison ferrée à proximité.

Les autres parcs de la région

Dar Bouazza, Mansouria, Oulad Saleh, Beni Yakhlef… recevront des parcs d'activités de dimensions plus modeste que ceux signalés précédemment.

Carte 28 Déploiement des activités

Carte 30 Nouvelles centralités économiques dans la ville de Casablanca

IV.2.3. L'organisation des activités logistiques

Le transport de marchandises constitue, en ville, un enjeu considérable parce que la ville est le lieu d'origine et de destination de la plupart des chaînes logistiques et parce que s'expriment, sur un territoire restreint, des objectifs contradictoires.

L'objectif est donc de mettre en place une organisation logistique et de transport de fret efficace qui minimise les impacts négatifs que sont en particulier les problèmes de circulation et de congestion, les problèmes de stationnement et ceux liés au manque de place pour décharger et manutentionner les marchandises.

Les plateformes portuaires

Les ports occupent une place centrale dans le trafic de marchandises, surtout dans une métropole industrielle comme le Grand Casablanca.

Il faut, d'une part, assurer des capacités portuaires à la hauteur du volume de marchandises à traiter en 2030, essentiellement les conteneurs, et maîtriser le circuit des poids lourds vers et à partir des ports.

Les extensions portuaires à réaliser devront permettre d'accueillir 2 à 5 millions d'EVP (selon les hypothèses de croissance du trafic) par an en 2030.

Pour y répondre, le SDAU prévoit l'extension du port de Casablanca vers l'Est, jusqu'à la pointe d'Oukacha, ce qui devrait assurer une capacité suffisante à l'horizon 2020.

Au delà de 2020, le SDAU prévoit la réalisation d'un nouveau port sur la façade maritime du site industriel de la SAMIR. Il écarte l'option d'un développement de nouveaux quais à l'Est de la jetée de Mohammedia, car elle aurait pour effet de dégrader l'environnement de la façade maritime de la ville et qu'elle ouvre la voie, en cas de croissance forte, vers une obstruction totale du front de mer de Mohammedia.

Le nouveau port, port de Zenata, donnera une valeur ajoutée certaine au pôle industrialo – logistique de Mohammedia – Zenata, en conférant à ce pôle une intermodalité exceptionnelle Route – Fer – Port.

Les plateformes logistiques de dimension régionale et nationale

Les plates-formes logistiques d'envergure régionale ou nationale à aménager en périphérie constituent un élément central du système de transport de marchandises. Dans une économie de plus en plus globalisée, elles sont l'interface essentielle entre les flux de marchandises générés par les entreprises, les besoins de la population du Grand Casablanca et les portes d'entrée des marchandises que sont les ports.

Parce que la fluidité est la principale contrainte de l'organisation des chaînes d'approvisionnement, les entreprises logistiques ont besoin d'un réseau d'infrastructures adapté et performant. Sur le territoire du Grand Casablanca, ces plates-formes logistiques se situeront au croisement des grands itinéraires de contournement de l'agglomération (autoroute urbaine, rocade, autoroute de Berrechid) et des principales pénétrantes dans la zone dense. Certaines d'entre elles seront également embranchées fer pour pouvoir être reliées par ce mode au port de Tanger Med et réduire, dans la plus grande mesure possible, le recours au mode routier.

Le SDAU prévoit donc la réalisation de six plates-formes logistiques de stockage – distribution :

- Trois plates-formes multimodales fer - route : Aïn-Sebaa ; Mohammedia ; Bouskoura.

- Trois plates-formes uniquement routières : Lahrawiyine (rocade - route de Tit-Mellil) ; Dar Bouazza (rocade - route d'El Jedida) ; et Sidi Hajjaj Oulad Hassar (autoroute de Berrechid - route Nouaceur - Mohammedia).

D'une dimension comprise entre trente et cent hectares, elles doivent pouvoir accueillir le transport massifié (trains notamment demain en provenance de Tanger-Med et gros porteurs). Des accès routiers spécifiquement adaptés à un important trafic poids lourds, y compris lorsque ces plates-formes sont embranchées fer, devront impérativement être réalisés.

Les petites plateformes logistiques « urbaines »

Compte tenu du coût du foncier, souvent très élevé en zone centrale, la tendance est forte de voir rejeter à la périphérie la localisation de ces plates-formes et d'accroître ainsi le nombre de véhicules-kilomètres nécessaires à la desserte du centre-ville. Il ne faut pas céder à cette facilité et prévoir, au contraire, dans les plans d'aménagement, des réservations d'espaces dans la zone centrale pour l'aménagement de plates-formes de distribution urbaine, ce qui contribuera à la réduction de la circulation aux abords de la zone dense et sur les grandes voiries d'accès et à l'amélioration de l'efficacité économique de l'agglomération casablancaise.

Ces plates-formes qui ne sont pas des lieux d'entreposage mais un lieu de passage entre des gros porteurs et des véhicules de livraison de taille plus réduite, ne nécessitent que quelques hectares : 2-3 ha à 10 ha.

Le SDAU prévoit d'aménager, à l'horizon 2030, 5 petites plates-formes urbaines de quelques hectares et de réserver des espaces pour le développement ou la création de quelques plates-formes supplémentaires après 2030.

La localisation précise de ces plates-formes urbaines devra être définie dans les plans d'aménagement. Le SDAU indique simplement les sites préférentiels de localisation que sont :

- La Médina
- Le marché textile
- La nouvelle Medina / Habous
- Le marché derb Ghallef
- Le site des ferrailleurs.

Il s'agit soit de sites concentrant une forte activité commerciale - donc fortement générateurs de flux de camions - qui continueront très probablement à offrir une fonction commerciale d'approvisionnement de l'agglomération, soit de sites destinés à muter mais que la proximité du centre rend intéressants pour y implanter une plate-forme urbaine.

Ces plates-formes urbaines devront être facilement accessibles pour les poids lourds de dimension moyenne, les itinéraires d'accès devant éviter que les véhicules n'empruntent des voies inadaptées ou non souhaitables. Elles devront être équipées d'aires de déchargement

dédiées aux camions suffisamment dimensionnées afin d'éviter les stationnements en double-file et les déchargements sur voirie.

Les itinéraires de Poids Lourds

La stratégie portuaire retenue qui repose sur l'optimisation des infrastructures portuaires existantes, permettra à Casablanca de rester une ville portuaire active en harmonie avec ses grands projets économiques et capable de conserver et d'attirer les services complémentaires du commerce international. Elle gérera ainsi au mieux une relation ville-port qu'un développement trop important de l'activité conteneurs aurait rendu extrêmement délicate.

Il demeure que, compte tenu de l'importance du trafic de poids lourds et des encombrements qui seront générés par le développement du port de Casablanca et qui ne sont plus compatibles avec le fonctionnement d'une grande métropole tertiaire, il faut prévoir :

- l'ouverture de la nouvelle porte Nord, déjà actée, pour le port de Casablanca,
- la création d'un itinéraire poids lourds obligatoire desservant le port.

Cet itinéraire dont le gabarit devra être adapté à un trafic poids lourds conséquent, doit éviter les quartiers centraux et résidentiels, ainsi que la voie côtière dans les sections qui forment les façades maritimes de ces quartiers. L'itinéraire doit en même temps desservir les principaux pôles qui génèrent du fret, en particulier les zones industrielles.

L'itinéraire Poids Lourds retenu par le SDAU part du port de Casablanca en suivant la côte vers l'Est jusqu'à la limite de la zone industrielle de Aïn Sebaa, puis repique vers le Sud pour rejoindre le boulevard de la grande ceinture et de là l'autoroute urbaine, la rocade, et l'autoroute de Berrechid.

Une branche de cet itinéraire dessert la ZI de Sidi Bernoussi. Cette branche passe devant l'axe d'entrée de la Préfecture à la hauteur de l'actuel zoo de Aïn Sebaa.

Pour le pôle Zenata – Mohammedia, la circulation des Poids Lourds tangentera, depuis les ports, les parcs industriels pour rejoindre l'autoroute et la zone logistique de fret.

Hors de ces itinéraires, seul le réseau autoroutier et les voies internes des parcs d'activités pourront accueillir des poids lourds.

Une exception est faite pour des camions de dimension moyenne autorisés à desservir les plateformes logistiques urbaines qui seront définies par les nouveaux plans d'aménagement (voir supra).

IV.2.4. Des parcs commerciaux aux nœuds routiers le long de la rocade

Le commerce pose, dans la ville de Casablanca, un ensemble de questions qu'il convient de traiter et qui portent, pour l'essentiel, sur :

- L'organisation de la distribution des marchandises : ce point a été traité dans la section précédente (plateformes logistiques urbaines et itinéraires de poids lourds) ;
- Le développement des grandes surfaces commerciales, qui pose le problème de leur implantation en des lieux qui n'aggravent pas la congestion routière ni ne portent atteinte au petit commerce de centre-ville
- La préservation du petit commerce de proximité
- Le problème spécifique du commerce ambulant ou sur rue, informel, dans la ville

L'accueil des Grandes Surfaces Commerciales

Le programme national de développement du commerce et de la distribution au Maroc (« Rawaj »), a prévu l'implantation, à échéance d'une dizaine d'années, à Casablanca, d'une Plate-forme logistique, d'une Grande surface, d'un Outlet-solderie, et de quatre Malls commerciaux.

La plate-forme logistique commerciale (environ 50 ha) pourra prendre place dans l'une des plateformes prévues par le projet de SDAU au titre des marchandises en général.

Les six autres centres commerciaux prévus par Rawaj (terrain entre 1 et 7 hectares) pourront être implantés soit en ville soit en périphérie. L'implantation en périphérie et le long des voies rapides devra être recherchée en priorité. En effet, ce type de commerce est fortement attracteur et générateur de trafic automobile et nécessite donc de grandes surfaces de parkings, difficiles à trouver en cœur de ville, et une très bonne desserte routière.

Le SDAU prévoit par ailleurs la possibilité d'implanter des « parcs commerciaux » dans les parcs d'activités qui longent les autoroutes. Ces « parcs commerciaux » pourront regrouper, sur un seul site, plusieurs grandes surfaces spécialisées notamment dans les domaines de l'ameublement et du bricolage, mais aussi de grandes enseignes de supermarchés, des galeries commerciales et des équipements de loisirs. Ils exigent des capacités de stationnement élevées.

La structuration des pôles économiques secondaires existants

Casablanca compte plusieurs pôles économiques secondaires, essentiellement formés de rues ou de quartiers commerçants. Deux pôles secondaires méritent d'y être distingués : le quartier des Habous et le marché de Derb Ghallef.

Les Habous sont en effet un pôle touristique important de Casablanca, ce qui soutient une activité artisanale et commerciale importante. Ce quartier patrimonial doit être préservé et mis en valeur afin de maintenir et de développer ces activités.

Le marché « informel » de Derb Ghallef s'est affirmé comme un pôle commercial de dimension régionale. Hébergé dans des baraquements de type bidonville, il accueille des millions de visiteurs chaque année. Face à un tel succès, il est recommandé de maintenir cette activité sur le site tout en améliorant les conditions de son exercice par une intervention

délicate et progressive sur son environnement : règlement des problèmes logistiques (déchargement des marchandises), de stationnement, d'écoulement des eaux, d'offre de services de restauration dans les alentours, de services d'eau et d'électricité corrects, etc.

Le même esprit de préservation de la fonction commerciale dans un environnement amélioré doit présider à la gestion des autres pôles commerciaux de la ville – centre et des autres communes de la région.

La préservation du petit commerce de proximité

Le petit commerce de proximité pourrait se trouver menacé par le développement des grandes surfaces alimentaires, d'habillement et de produits culturels. Cette perspective serait dommageable pour la vie de quartier et l'animation urbaine en général.

Aussi, il conviendra d'élaborer et d'adopter un schéma global de localisation des grandes surfaces commerciales qui tiendra compte de ce risque en respectant, notamment, une hiérarchie des échelles de distribution (surfaces plus petites en centre-ville, plus étendues en périphérie), et en diagnostiquant par avance les types de petits commerces existants dans un périmètre donné, avant de proposer l'implantation d'une grande surface.

Le commerce ambulant

Le commerce ambulant, qui peut participer à l'animation de la vie urbaine, pose néanmoins des problèmes de contrôle et de nuisances. Son organisation passe par des mesures à prendre au niveau municipal : définition des espaces où les vendeurs sont autorisés, définir les jours de la semaine et les horaires, mettre en place les dispositifs d'identification des commerçants, etc.

Les « marchés forains » sont un phénomène urbain normal, que l'on trouve même dans les pays avancés. Le tout est de maîtriser leur déploiement pour minimiser les risques et les nuisances qu'ils peuvent produire.

Carte 30 Infrastructures logistiques et portuaires

IV.3.Une offre de transports complète et cohérente

Les perspectives de croissance des déplacements nécessitent des améliorations sensibles de l'offre de transport. Le réseau de voirie doit être complété et mieux maillé, plusieurs carrefours doivent être aménagés, la signalétique modernisée, le stationnement étendu et mieux géré… Les transports collectifs urbains – actuellement limités aux bus et aux taxis – devront être particulièrement renforcés par une ligne de métro, plusieurs lignes de tramways et des bus circulant dans des couloirs réservés. Sans compter avec les autres modes de déplacement : vélos, deux-roues motorisées, piétons…

Le SDAU prévoit un réseau de transports complet et cohérent, qui nécessite des investissements lourds dans les infrastructures nouvelles, aussi bien ferrées que routières.

IV.3.1. Les Routes

Un réseau routier qui dessert une métropole polycentrique

Le polycentrisme de la métropole casablancaise en 2030 nécessite un réseau de transports adapté, reliant les pôles périphériques entre eux et reliant chacun des pôles à la ville-centre. Ce principe est mis en œuvre, pour ce qui concerne les routes, par une reproduction, hors les murs, du schéma routier qui a présidé jusqu'ici à l'organisation interne de Casablanca, par un maillage cohérent entre les radiales et les rocades.

Les principales routes radiales desservant les pôles extérieurs depuis la ville-centre devront toutes être renforcées, certaines élargies. Ce.sont :

- La voie côtière ;
- Les prolongements de l'autoroute urbaine vers l'Est (autoroute de rabat) et vers l'Ouest (route d'El Jadida) ;
- La route reliant le site d'Anfa à Bouskoura et Oulad Saleh ;
- La route de l'aéroport (autoroute de Marrakech) ;
- La route de Mediouna ;
- La route de Sidi Hajjaj (Oulad Hadda) ;
- La future autoroute de Berrechid ;
- La route de Tit Mellil vers Sidi Moussa Ben Ali ;
- La route d'Echellalate vers Sidi Moussa el Medjdoub.

Les principales routes en rocade sont (et seront) :

- La voie de 50 mètres dans la Couronne et son bouclage à l'Ouest vers l'océan ;
- La rocade de contournement
- L'itinéraire RN9 – RN1 à compléter dans sa partie centrale par une section contournant Merchich par le Sud.

C'est ce dernier itinéraire qu'il convient de renforcer pour en faire une voie express reliant l'ensemble des pôles périphériques entre eux.

Parallèlement, un effort substantiel devra être déployé pour desservir dans de bonnes conditions les noyaux urbains des communes rurales.

Des améliorations d'itinéraires et des infrastructures nouvelles

L'extension de l'agglomération renforce le caractère de **l'autoroute urbaine** en terme de desserte de la ville-centre. Un renforcement de sa capacité dans sa partie centrale s'impose dans un contexte où son rôle devrait évoluer en boulevard urbain rendu d'autant plus nécessaire que son raccordement au littoral à l'Ouest, par l'intermédiaire de la voie des Préfectures, et à l'Est au niveau de l'avenue Akkid Allam, est considéré comme essentiel à la satisfaction des déplacements de rocade.

Les extensions de la ville dans le secteur de la couronne devront être desservies par une nouvelle voie en rocade, la « **voie de 50 mètres** », et les franges Ouest de la ville bénéficieront du bouclage du Boulevard El Qods.

Le **secteur d'Anfa** sera maillé par un réseau de voirie complet, qui améliorera les liaisons principales Est-Ouest et Nord-Sud, jusqu'ici interrompues par l'emprise de l'ancien aérodrome.

Les **pôles périphériques** recevront des réseaux de voirie à la hauteur de leur développement futur. L'aménagement de ces pôles commencera par le tracé des grands collecteurs qui déterminent les secteur à lotir et à développer. Le réseau primaire de ces pôles devra être défini dans le cadre des plans d'aménagement. Les cartes du SDAU donnent des tracés indicatifs pour une partie d'entre eux.

Le stationnement à Casablanca

Le stationnement doit être nettement amélioré à Casablanca, selon un schéma d'ensemble qui doit être élaboré et qui devrait prévoir des parkings relais près des gares de chemin de fer, de RER et de métro situées aux limites extérieures de la ville, ainsi que des parkings de passage – hors voirie - dans tous les arrondissements.

La plupart des grandes métropoles créent leurs offres de parkings – notamment les parkings souterrains aménagés sous les terrains publics (places et voirie) par des licences d'exploitation accordées à des sociétés privées sur la base de conventions. Ce type de solution pourrait être expérimenté au cœur de la ville et être progressivement étendu.

Les gares routières

La gare routière de Oulad Ziane pour les autocars régionaux, interrégionaux, nationaux et internationaux est insuffisante pour absorber la croissance nécessaire de l'offre dans ce domaine, alors même qu'elle occasionne de multiples nuisances à ses alentours.

Il convient donc de dédoubler l'offre par une seconde gare routière couplée à Casa Sud ou à la gare Sud d'Anfa. Les plans d'aménagement de Hay Hassani ou de Ain Chock devront réserver l'emprise de cette nouvelle gare routière.

Les « circulations douces »

Comme dans toutes les grandes métropoles misant sur un modèle de développement durable, le Grand Casablanca devrait développer une offre d'infrastructures adaptées aux modes de circulation « doux », en l'occurrence le vélo et la marche à pied. Un schéma de pistes cyclables devrait être conçu et progressivement développé, et l'état général des trottoirs et des cheminements piétonniers nettement amélioré.

Carte 31 Schéma routier à terme

IV.3.2. Les transports collectifs

Les transports collectifs urbains de Casablanca, actuellement composés uniquement des lignes d'autobus, doivent voir leur offre considérablement augmentée pour répondre aux déplacements générés par l'évolution démographique et l'expansion urbaine qui en résulte

Le SDAU prévoit la réalisation d'un réseau hiérarchisé et maillé à grande et moyenne capacité à terme avec une phase prioritaire.

Le réseau de grande capacité est composé de **deux lignes RER** et d'**une ligne de métro** dont les tracés correspondent aux lignes de force de la plus forte demande potentielle en déplacements actuels et prévisionnels dans le cœur de l'agglomération.

La ligne RER Mohammedia – Nouaceur par Anfa et Bouskoura

Son tracé, long d'environ 63 km entre Mohammedia et Nouaceur-Aéroport, relie les pôles majeurs de l'agglomération notamment Zenata, Casa Port, et Anfa, ce qui lui donne un caractère régional mais également une fonction de métro eus égards au niveau de service et à une certaine finesse de desserte attendus.

Le projet implique :

- un **doublement des voies ferrées actuelles** entre Mohammedia et Aïn Sebaa et entre Casa Sud et Oulad Saleh ;

- un **nouveau tracé entre la gare Casa-Port et Casa Sud** avec **une section en tunnel** sur tout ou partie de la liaison entre Casa Port et le site d'Anfa.

La ligne RER Mohammedia – Nouaceur par Tit Mellil et Mediouna

Cette ligne, entièrement nouvelle, devrait servir de support principal au déplacement de personnes sur le couloir industrialo – logistique Mohammedia – Nouaceur via Mediouna.

Ce couloir comprendra pas moins de 4500 ha de parcs d'activités soit environ 260 000 emplois hors secteur tertiaire et une population cumulée de plus de 600 000 habitants.

La réalisation de cette ligne interviendra après 2020, lorsque les parcs d'activités et les pôles urbains auront atteint une taille suffisante.

La ligne ferrée nécessaire pour ce RER pourrait être utilisée, si besoin est, par des trains de marchandises ou des trains nationaux ne s'arrêtant pas par Casablanca. Aussi, l'emprise qui doit lui être réservée dans les plans d'aménagement devra être suffisamment large pour permettre de faire passer 4 voies de chemin de fer.

La ligne de métro :

Son tracé a peu varié depuis les premières études, y compris celles des années 1980. Sur environ 21 km, le métro reliera les quartiers Sud-Est (Sidi Moumen, Moulay Rachid, Sbata, Sidi Othmane) au centre ville (Boulevard Zerktouni) et à la nouvelle Corniche. Il offrira une forte capacité, une desserte fine du tissu urbain et un niveau de service compatible avec la demande prévisionnelle.

Dans une phase prioritaire, la ligne projetée sera réalisée partiellement à partir du centre-ville, complétée à partir de Sbata par une ligne de bus rapides pour rejoindre Sidi Moumen.

Les lignes de tramway

Elles composent le réseau de moyenne capacité de l'armature principale de transports collectifs. A terme, le réseau devrait comprendre quatre lignes maillant la zone urbaine dense Elles sont localisées sur les principales lignes de désir motorisés en 2030 telles qu'elles sont ressorties des études de définition préliminaires et d'avant-projet des lignes de TCSP de Casablanca.

Ces lignes comprennent :

- deux lignes radiales :

o l'une à deux branches, de Sidi Moumen à Lissasfa et les facultés en passant par le centre historique et Sidi Maarouf,
o l'autre des quartiers Sud à la nouvelle Corniche en passant également par le centre historique

- deux lignes transversales :

o l'une de Sidi Bernoussi à Hay Hassani, considérés comme des pôles générateurs majeurs, en passant par El Fida. et Nouvelle Médina,
o l'autre de Ben M'Sick à Hay Hassani en passant par Sidi Maarouf

Ces deux lignes transversales sont à long terme prolongées vers le nord-est en direction de Ain Sebaa et Zenata et vers le sud-ouest dans les extensions urbaines de Hay Hassani et Dar Bouazza.

Le SDAU donne un tracé indicatif de ces lignes de tramway. Le tracé définitif dépendra des études approfondies pré-opérationnelles.

Les transports collectifs routiers

Le réseau de voirie servira à faire circuler les bus de transports collectifs.

Le système de bus comprendra, d'une part, des autobus urbains ci

Carte 32 Réseau de transports de masse à terme

Carte 33 Réseau de transports de masse et voirie, à terme

IV.3.3. La ligne ferrée à grande vitesse (LGV)

Casablanca devrait être desservi dans les prochaines années par la Ligne à Grande Vitesse (LGV) projetée dans le Royaume.

La desserte de Casablanca se fera par étapes :

- Dans un premier temps, les TGV venant du Nord pourront emprunter la ligne ferrée existante et s'arrêter à la gare de Casa Voyageurs ;

- Les TGV venant du Sud pourront emprunter la ligne existante et s'arrêter à une nouvelle gare, la gare Casa Sud située au Sud-Est du site opérationnel d'Anfa ;

- Des lignes à grande vitesse devront ensuite être réalisées en parallèle aux voies existantes mais indépendamment de celles-ci.

- A terme, une rocade LGV sera réalisée à la hauteur de la rocade autoroutière de contournement.

- La gare terminus Sud sera déplacée vers le site opérationnel d'Anfa lorsque cette opération aura atteint une masse critique suffisante.

Il convient de souligner que des études complémentaires pourraient intervenir sur des solutions permettant de se passer de la rocade LGV le long de la rocade autoroutière de contournement, comme un passage en tunnel entre Casa Voyageurs et Casa Anfa ou entre Casa Port et Casa Anfa (tunnel indépendant de celui du RER).

Quoiqu'il en soit, les plans d'aménagement devront réserver les emprises nécessaires pour permettre la réalisation n'importe laquelle de ces solutions.

IV.3.4. Des plans de déplacements pour Mohammedia et les pôles périphériques

La ville de Mohammedia devrait connaître dans les prochaines années une intensification des déplacements sur son territoire du fait du développement urbain qui prendra place à Zenata, Mansouria, Beni-Yakhlef et Echellalate, et du développement des activités dans le pôle économique majeur Mohammedia – Zenata.

Il est nécessaire, pour faire face à cette perspective, de prévoir une amélioration sensible des conditions de déplacements sur le territoire de la ville, par la mise en place de politiques spécifiques de circulation, de stationnement et d'organisation des réseaux de transports collectifs. Cette organisation doit être conçue dans le cadre d'une approche intégrée de Plan de Déplacements Urbains (PDU) à l'instar de ce qui a été réalisé pour Casablanca.

La même approche sera nécessaire, dans une dizaine d'années, dans les pôles périphériques appelés à se développer, notamment Bouskoura, Nouaceur-Deroua, et Mediouna-Oulad Hadda.

IV.4.Des équipements majeurs de dimensions régionale, nationale et internationale

Dans sa quête d'attractivité à l'échelle internationale, le Grand Casablanca a besoin d'un projet métropolitain fort qui s'appuiera nécessairement sur de grands équipements qui lui confèreront son identité et son rayonnement, par les services qu'ils rendent mais aussi par leur architecture.

En plus de cet effet des grands équipements sur l'image de la métropole, il faut également utiliser leur impact pour mieux structurer l'espace de métropole. Cette structuration s'effectue à travers la capacité d'un grand équipement à accentuer l'attractivité du lieu qui l'accueille, à lui conférer une relative spécialisation fonctionnelle, ainsi qu'une identité forte.

De nombreux grands équipements devraient être implantés dans le Grand Casablanca au cours des deux décennies qui viennent, que ce soit par le secteur public ou par le secteur privé ou encore dans le cadre de partenariats entre les deux.

Le SDAU ne peut prescrire l'emplacement de tous les grands équipements, dont la programmation demande des arbitrages qui peuvent durer quelques années. Il prend acte des décisions déjà prises et suggère des implantations. Les plans d'aménagement réserveront des emprises pour ces équipements même s'ils ne sont pas clairement décidés au niveau du SDAU.

IV.4.1. Une liste indicative d'équipements structurants

La liste qui suit n'est pas exhaustive. Mais elle rassemble les principaux équipements qui pourraient trouver leur place dans la métropole.

Enseignement :

- Extensions des campus de l'Université Hassan II : Ain Chock, Mohammedia
- Nouveaux campus universitaires : Bouskoura, Zenata
- Cité universitaire
- Lycée international

L'offre de grands équipements d'enseignement joue un rôle décisif dans le développement économique des métropoles dans la mesure où elle constitue un facteur important de rassemblement des élites culturelles, et d'innovation par les connexions entre les mondes de l'enseignement, de la recherche et de l'entreprise.

Economie, Affaires et grandes manifestations :

- Palais des Congrès – projet urbain de la « Marina »
- Palais d'expositions (centre-ville)
- Parc d'expositions (en périphérie) – à Nouaceur
- Marché de gros alimentaire (existe)
- Marché agricole (en périphérie) – à Mediouna
- Marché au poisson – à aménager à Casablanca et Mohammedia

A noter que la fonction de palais d'expositions devrait être transférée de l'actuelle Foire de Casablanca à l'Office des Changes. La reconversion du site de la Foire reste un sujet d'arbitrage, entre un équipement de portée économique ou un équipement sportif ou culturel.

Santé :

- Centre hospitalier universitaire (à long terme)
- Grands hôpitaux généraux (en périphérie)
- Hôpitaux spécialisés

Selon les autorités en charge de ce secteur, le Grand Casablanca n'a pas un besoin immédiat de créer un second CHU. Cependant, une telle éventualité ne doit pas être écartée à un horizon aussi lointain que 2030.

Sports et loisirs :

- Grand complexe sportif (dont stade > 60 000 places) – à Sidi Moumen
- Marinas (ports de plaisance) – Dar Bouazza, Casablanca, Mohammedia, Mansouria
- Golfs – possibilités à Dar Bouazza, Mansouria, Bouskoura
- Parcs d'attraction à thèmes – toutes les communes périphériques
- Jardin zoologique – éventuellement dans la forêt de Krouta
- Aquarium – en front de mer à Casablanca
- Centre équestre - projet déposé à Bouskoura

A noter l'effort particulier à réaliser dans le domaine des équipements sportifs, qui devrait porter non seulement sur la création d'un nouveau grand complexe sportif à Sidi Moumen, mais aussi sur la réhabilitation de tous les stades de la ville de Casablanca (Mohammed V, Laarbi Zaouli, Tissima, Moulay Rachid, Stade Philippe, El Bachir).

Par ailleurs, certains sites appelés à être reconvertis peuvent fournir des opportunités pour la création de nouveaux équipements sportifs. Par exemple le site des anciennes installations Lafarge à Aïn Sebaa (qui nécessite le transfert de l'activité volaille) ou le site du vélodrome.

Culture :

- Grande salle de spectacles (> 5000 places) : possibilité sur El Ank ou nouvelle corniche
- Cité de l'air et de l'aviation (projet évoqué sur le site opérationnel d'Anfa)
- Cité du cinéma et de l'image (idem)
- Grand théâtre – projet évoqué sur la place administrative de Casablanca
- Musée des arts contemporains
- Musée des arts et traditions populaires
- Centre de musique sacrée – Grande Mosquée ou Avenue Royale
- Grande bibliothèque

Détente, espaces verts

- Grands parcs urbains – plusieurs nouveaux sites dans la région
- Parcs naturels régionaux - Echellalate
- Parcs forestiers – Bouskoura, Krouta
- Jardins spécifiques (andalous, internationaux,..) – sur le site opérationnel d'Anfa
- Arboretum (parc botanique) – à l'emplacement de l'ancien zoo à Ain Sebaa
- Parc ornithologique – Mohammedia
- Parc archéologique – Sidi Abderrahmane

IV.4.2. Les lieux d'implantation des grands équipements

Le choix de localisation d'un grand équipement est contraint par l'impératif d'accessibilité du public auquel il s'adresse.

Ce choix dépend également des caractéristiques propres de certains équipements, qui peuvent produire des nuisances (marché de gros) ou exiger une implantation en bord de mer (marinas), ou encore en continuité d'équipements existants (extension de campus universitaires).

Ce choix dépend enfin des objectifs recherchés par delà la satisfaction du besoin auquel répond l'équipement : il s'agit du critère de visibilité et de prestige, ou encore du critère d'aménagement du territoire (appui au développement de territoires périphériques).

L'emploi de ces critères conduit à une première tentative de répartition des grands équipements structurants comme suit :

L'hypercentre de Casablanca

Ce type de localisation convient à des équipements de prestige, de rayonnement international ou national ou au moins régional, nécessitant la meilleure accessibilité depuis les différentes parties de la région, et ne présentant pas de nuisance particulière. Les sites potentiels sont compris dans les périmètres opérationnels actuels et futurs : Péninsule d'Al Hank, Nouvelle Corniche, Grande Mosquée et Avenue Royale, Projet Marina, Interface Ville-Port. Mais des opportunités peuvent apparaître au sein de la « ville constituée », notamment par ré affectation d'éléments du patrimoine bâti ancien.

Les grands équipements à implanter dans l'hypercentre seraient à priori les suivants :

- Palais des Congrès (sur le premier bassin du port)
- Grande salle de spectacles (>5000 places)
- Grand théâtre (ou Opéra)
- Musées : arts contemporains, arts et traditions populaires, etc.
- Centre de musique
- Médiathèque (projet engagé dans les annexes de la Grande Mosquée)
- Aquarium
- Marina (projet sur le premier bassin du port)

Le site opérationnel d'Anfa

Ce site et ses abords sont voués à accueillir une nouvelle centralité qu'il va falloir conforter par de grands équipements. On y implantera des équipements qui renforcent la vocation tertiaire, scientifique et technologique du projet urbain, ainsi que des équipements d'enseignement supérieur et des équipements culturels majeurs qui nécessiteraient des emprises trop importantes pour pouvoir être accueillis dans le centre traditionnel. Certains éléments du patrimoine bâti existant (anciens hangars) peuvent être utilisés à cet effet.

Aussi, les grands équipements à implanter sur le site de l'opération Anfa seraient à priori les suivants :

- Extension de l'Université Hassan II et nouvelles implantations universitaires
- Cité universitaire (hébergement d'étudiants)
- Lycée international
- Grand parc urbain
- Jardins andalous
- Cité de l'air et de l'aviation
- Cité du cinéma et de l'image

Ceci en plus de la proximité du Palais des expositions qu'il est prévu de transférer à l'Office des Changes.

Les quartiers Est de Casablanca

Ce périmètre doit faire l'objet d'un grand programme de rééquilibrage à l'Est. L'implantation de grands équipements sera nécessairement une composante importante d'un tel programme. Des opportunités se présenteront sur les sites des anciennes carrières et d'entreposage de ferrailles, ou à l'occasion d'opérations de restructuration ou de résorption de quartiers insalubres et de bidonvilles.

Les grands équipements structurants qui pourraient prendre place dans ce cadre seraient à priori les suivants :

- Campus universitaire – regroupement d'antennes de l'Université Hassan II)
- Grand complexe sportif dont Stade de plus de 60 000 places à Sidi Moumen
- Grand parc urbain à Sidi Moumen
- Arboretum (jardin botanique) à Ain Sebaa
- Halle aux poissons à Ain Sebaa
- Grand équipement culturel dans les bâtiments des anciens abattoirs à Hay Mohammadi
- Grand parc urbain à l'emplacement du bidonville Carrières Centrales.

Le pôle de Mohammedia

Compte tenu du renforcement du pôle industriel et portuaire de Mohammedia et de l'importante croissance démographique qui prendra place autour de ce pôle aussi bien à Mohammedia qu'à Zenata et dans les extensions Sud et Est de la ville, l'implantation de grands équipements s'y imposera pour en conforter la centralité.

Ces grands équipements pourraient être :

- L'extension du camus de l'Université Hassan II
- Un grand équipement culturel
- Le parc ornithologique régional

Les pôles périphériques

La volonté de renforcer les pôles périphériques conduit à rechercher des idées de grands équipements à y implanter. Outre les pôles administratifs, il convient de prospecter la possibilité d'implanter des établissements de formation, hospitaliers, économiques, de loisirs.

Une première tentative de répartition de grands équipements sur les différents pôles périphériques donne les résultats suivants :

- Zenata : Un campus universitaire, un hôpital général, un complexe sportif, un parc de loisirs à thème, un grand parc urbain (sur la coupure verte entre Zenata et Sidi Bernoussi)
- Mansouria : Une ou deux marinas, un hôpital spécialisé, un parc de loisirs à thème
- Echellalate : Un hôpital spécialisé, un parc de loisirs à thème, un parc naturel régional
- Tit-Mellil : un hôpital général, un complexe sportif, un parc de loisirs à thème
- Mediouna : Un hôpital général, un complexe sportif, le marché agricole régional, un parc de loisirs à thème
- Nouaceur : Le parc des expositions du Grand Casablanca, un hôpital général, un parc de loisirs à thème
- Bouskoura – Oulad Saleh : Un campus universitaire, une cité universitaire, un hôpital général, un ou deux complexes sportifs, le jardin zoologique
- Bouskoura au nord de la forêt : Un hôpital spécialisé, des golfs, parcs d'attraction à thèmes, centre équestre (projet engagé).
- Forêt de Bouskoura : aménagement de la partie fréquentée par le public – à Bouskoura - en parc forestier, et possibilité similaire du côté Majjatiya.
- Dar Bouazza : Une ou deux marinas, un hôpital général, un complexe sportif, un parc d'attraction à thème.

Carte 34 Grands équipements structurants, implantations retenues

Carte 35 Espaces verts

IV.5.Des solutions durables pour l'assainissement et les déchets

Le développement d'une grande métropole de rang international ne peut être envisagé sans que des solutions techniques performantes et durables aient été trouvées pour les services urbains de base, l'alimentation en eau, la distribution d'électricité, l'assainissement, la collecte et le traitement des déchets.

En dépit des difficultés d'assurer les quantités d'eau suffisantes pour alimenter le Grand Casablanca (eau potable, industrielle, communale et d'irrigation), des solutions techniques seront assurément trouvées, comme cela s'est fait par le passé.

La même confiance peut être affichée en ce qui concerne la distribution de l'énergie électrique.

En revanche, force est de constater que les questions d'assainissement et de déchets ne sont toujours pas réglées, surtout dans les communes périphériques qu'il s'agit désormais de développer.

IV.5.1. Les solutions pour l'assainissement

Si, jusqu'à présent, les solutions individuelles d'assainissement des eaux usées domestiques pouvaient paraître acceptables en périphérie, il n'en sera plus de même lorsque les pôles périphériques compteront pour la plupart plusieurs centaines de milliers d'habitants chacun.

Plus encore, le développement industriel attendu en périphérie pose avec acuité la question du traitement des effluents industriels avant leur rejet dans les oueds.

Il est donc impératif de raisonner désormais, pour ce qui concerne l'assainissement, à l'échelle de la région toute entière, et d'intégrer la perspective de réalisation de plusieurs stations de traitement des eaux usées, le long du littoral comme à l'intérieur des terres.

Le schéma de principe présenté dans les cartes du SDAU donne des indications sur l'emplacement de ces futures stations. Il faudra aller plus loin et mettre au point un schéma régional d'assainissement basé sur les perspectives de croissance du Plan de Développement Stratégique et du SDAU.

A cette problématique s'ajoute celle des eaux pluviales, notamment sur l'Oued Bouskoura, de plus en plus étroit dans son lit du fait de l'urbanisation qui en obstrue le cours. La réalisation du « super collecteur ouest » est de nature à alléger l'impact d'une crue torrentielle, mais seules les mesures préventives – non urbanisation dans le lit majeur – permettent de ne pas aggraver le risque.

IV.5.1. Les solutions pour les déchets

La question des déchets est un autre point noir dans les pôles périphériques du Grand Casablanca. L'enfouissement des déchets de toute la région sur un site unique est une aberration.

Aussi faudra-t-il assez rapidement préparer l'avenir sur des bases plus solides, avec un système cohérent de collecte, de traitement et d'enfouissement.

Le Schéma de principe proposé dans la carte jointe consiste à découper la région en faisceaux de collecte et de traitement – enfouissement des déchets.

A l'extrémité extérieure de chacun de ces faisceaux, l'on s'efforcera de localiser et d'acquérir le terrain nécessaire pour un site de décharge contrôlée présentant les caractéristiques techniques optimales pour ce type d'équipement, notamment au niveau de la protection des sols et des nappes, et de la minimisation des nuisances pour les riverains.

Une étape complémentaire consistera à trier les déchets en vue de leur recyclage. Cette étape nécessite alors l'organisation d'une filière économique de valorisation des déchets. C'est déjà le cas pour certains déchets industriels comme les déchets métalliques.

Un autre volet de l'action portera sur les déchets industriels dangereux et sur les déchets hospitaliers.

Il faut faire en sorte que les 20 prochaines années soient mises à profit pour enregistrer des progrès significatifs dans ces domaines.

Carte 36 Assainissement et déchets

IV.4.Une trame verte qui structure le développement métropolitain

IV.4.1. L'importance des espaces naturels dans la métropole

Les espaces naturels rendent de multiples services qu'ils offrent gratuitement. Ils sont notamment :

- Espaces verts de ressourcement de la population
- Espaces de loisirs de plein air
- Espaces de coupure entre les zones urbanisées, permettant d'en individualiser l'image
- Espaces de conservation de la biodiversité
- Espaces de valorisation du patrimoine non bâti (site paléontologique, archéologique, etc.)
- Espaces de protection des ressources naturelles (recharge des nappes, gisements de matériaux
- Espaces de production (zone agricole majeure, forêt)
- Espaces préférentiels de localisation de certaines occupations du sol transitoires (carrières, décharges) ou de services (ex : cimetières verts ou paysagers, etc.).
- Espaces de refuge ou d'évacuation de la population en cas de catastrophes naturelles ou technologiques (raz-de-marée, séisme, tempête, explosion,)
- Espaces d'absorption des risques naturels (zones inondables, zone de risque de glissement de terrain, érosion côtière) et de nuisances (bruit)

En l'absence d'espaces sur le territoire ayant capacité à remplir de tels services, il faudrait soit créer ou trouver des systèmes de compensation qui peuvent être très lourds financièrement (bassins de crue, espaces verts jardinés, systèmes de protection, importation de ressources naturelles ou agricoles, etc.), soit supporter des risques graves sur le plan humain ou financier (sinistres, catastrophes naturelles ou technologiques, problèmes de santé publique, etc.).

Aussi est-il préférable de conserver l'essentiel de l'existant – y compris lorsqu'on procède à des opérations d'aménagement - et d'intégrer ces espaces naturels avec les espaces verts artificiels dans une trame cohérente afin de remplir au mieux l'ensemble de ces fonctions. La trame se doit d'être continue (continuités écologiques, rôle d'évacuation des populations en cas de catastrophes, circulations douces, individualisation des zones urbaines).

IV.4.2. Une trame structurante de l'urbanisation

La trame ainsi dessinée structure et identifie l'espace urbain, par sa diversité, par celle des vues sur le front urbain, par les limites clairement perceptibles données à chaque séquence ou quartier, par la séparation des entités urbaines qui les individualise. Cette infrastructure naturelle permet d'identifier Casablanca parmi l'ensemble des agglomérations mondiales. Il l'aère en laissant pénétrer verdure et nature dans la ville.

La trame comprend les espaces naturels, boisés et patrimoniaux majeurs qu'elle protège et relie :

- la bordure littorale ;
- les oueds ;
- les zones boisées.

La trame comprend aussi les espaces suivants existants, qui présentent plusieurs intérêts et contribuent à sa continuité :

- les espaces agricoles de meilleure qualité, en particulier le début de la plaine de Berrechid et le secteur de Sidi Moussa Ben Ali ;

- les secteurs de dépressions inondables, parallèles au littoral, qui jouent un rôle de production agricole maraîchère et potentiellement de zones de refuge vis à vis de risques sismiques ou de raz-de-marée ;

- les zones naturelles non cultivables humides, réservoirs de biodiversité et continuités naturelles ;

- les zones naturelles non cultivables sèches, formées par les alignements de rides rocheuses, utilisées traditionnellement pour le pacage, elles aussi continuités naturelles et réservoirs de biodiversité (moins en nombre d'espèces que par la présence d'espèces particulières, adaptées à un milieu aride), et, de plus, gisements de matériaux de carrière ; certains secteurs de rides pourraient être reboisés et les sites des carrières mieux réhabilités et réaménagés.

Enfin, ces éléments existants de la trame sont complétés par des jonctions, des zones de protection autour des zones industrielles nuisantes, et des coupures à l'urbanisation ; à l'ouest de l'agglomération, autour de Zenata, autour de la zone industrielle de Mohammedia, ceinture verte autour de la ville-centre et linéaires verts faisant tampon de part et d'autre des grandes infrastructures routières et ferrées..

Cette trame verte peut supporter par endroits un certain nombre d'aménagements, tels que des terrains de sport ou de loisirs, des cimetières, des utilisations transitoires du sol (comme des carrières ou des décharges) ou encore de l'agriculture. Mais des conditions sont à respecter. En cas de carrière ou de décharge, les modes de remise en état des lieux doivent être prévus avant utilisation afin d'être cohérents avec la pérennisation de la trame verte et d'organiser au mieux et au plus vite cette remise en état. En aucun cas des installations en dur ne peuvent occuper l'ensemble de la largeur de la trame et compromettre les continuités naturelles et de circulations douces. Par ailleurs les activités implantées devront contrôler parfaitement leurs émissions polluantes (solides, liquides ou gazeuses) et éviter tout rejet susceptible de remettre en cause la stabilité de la trame verte.

Enfin, l'interface avec l'espace urbanisé doit être traitée spécifiquement et avec un grand soin, à la fois pour maîtriser l'avancée du front urbain, pour soigner la qualité de la façade urbaine vue des espaces ouverts et pour faciliter la vue et l'accès des habitants à ces espaces ouverts.

Carte 37 Trame verte

Carte 38 Des espaces boisés et des paysages préservés

IV.4.3. Des espaces strictement préservés à l'intérieur de la trame verte

Certains espaces compris dans la trame verte ainsi définie ont une valeur patrimoniale majeure, du point de vue de la biodiversité, de la qualité des paysages ou de l'histoire, en même temps qu'un rôle dans la gestion des ressources et des risques. Les principaux sont les suivants :

- **La bordure littorale**, qui, comme tous les espaces de transition, accueille une grande biodiversité, qui offre une qualité paysagère par l'espace, les vues sur la mer et sur le front urbain (d'où l'enjeu d'un traitement soigné de ce front), qui assure une protection contre l'érosion marine, contre les risques liés aux tempêtes et aux raz-de-marée, et un accès public aux plages et à la mer ;

- **Les oueds**, jonction entre le littoral et l'arrière pays, qui accueillent également une forte biodiversité et des sites de grande qualité paysagère par leur relief et leur végétation, des terres fertiles, irriguées ou facilement irrigables, qui peuvent aisément accueillir des espaces verts, des espaces récréatifs et des circulations douces, qui doivent aussi être protégés de l'urbanisation en raison des de risques de glissement de terrain sur les flancs et d'inondation en fond de vallée ;

- **Les zones boisées** peu étendues et en cours de raréfaction sur l'ensemble du territoire national, principalement la forêt de Bouskoura, récente et entièrement issue de plantations ou replantations en essences exotiques, de boisements de flancs de vallée, la forêt de Krouta, et la forêt de Mansouria, beaucoup plus naturelle mais menacée par le surpâturage. Ce sont des réservoirs de biodiversité (surtout Mansouria, les autres pouvant le devenir), des sources de matériaux, des espaces de loisirs de plein air, des zone de protection contre l'érosion en flanc de vallée ;

- **Les sites archéologiques** des carrières de Oulad Hamida 1, Sidi Abderrahman, Thomas 1 et 3, Ahl Loghlam, internationalement reconnus, qui ont livré des restes d'*Homo erectus* et des milliers d'outils de pierre taillée, qui servent de base à la définition de la plupart des étages de l'ère quaternaire au Maghreb (culture de l'Acheuléen, entre – 800 000 et – 200 000 ans), et qui recèlent encore un potentiel important.

La préservation de ces espaces majeurs passe par une protection réglementaire renforcée au niveau du SDAU comme au niveau des plans d'aménagement, mais aussi par des plans de gestion sur chacun d'entre eux, identifiant les enjeux et les risques, prévoyant les moyens d'y faire face et de le mettre en valeur (lutte contre les dégradations, replantations et génie écologique, gestion de la fréquentation, insertion des équipements…).

V. L'utilisation des sols

L'un des objets principaux du Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) est de fixer la destination générale des sols en déterminant notamment la localisation des zones d'habitat et d'activités à développer et des périmètres à préserver.

Les délimitations de différentes zones apparaissent dans la carte de grand format annexée au présent rapport justificatif et intitulée « Destination générale des sols ».

La présente section du rapport a pour objet de commenter le contenu de cette carte, par :

- Une présentation générale de la carte ;
- Une présentation des règles applicables à chaque type de zone ;
- Une présentation des chiffres globaux de destination des sols à l'horizon du SDAU.

V.1. Présentation générale de la carte de destination des sols

Le territoire couvert par le SDAU est réparti en zones de différents types représentés dans la carte par des couleurs.

Au total, la carte de destination des sols comporte 28 codes couleur correspondant à 28 types de zones :

- 6 types de zones « urbaines mixtes » à dominante d'habitat ;
- 4 types de zones d'activités ;
- 3 types de zones balnéaires ;
- 10 types d'espaces ouverts protégés ;
- 2 types de périmètres opérationnels ;
- 1 code couleur pour les aéroports ;
- 1 code couleur pour les ports ;
- 1 code couleur pour les extensions portuaires.

A chacune des 23 premières zones de cette liste (donc hormis les périmètres opérationnels, les ports et les aéroports), correspond une destination et des règles d'utilisation des sols particulières, décrites dans le point V.2. suivant.

La carte comporte par ailleurs 17 autres postes de légende qui se superposent aux codes couleur et dont 9 – généralement linéaires - consacrés aux infrastructures de transport, 4 à des équipements majeurs (symboles), 2 à des périmètres particuliers (régénération urbaine et ville nouvelle), et 2 à des implantations, 1 aux pôles commerciaux (parcs d'activités commerciales) et 1 aux opérations de restructuration urbaine.

Les limites des différentes zones tout comme le tracé des infrastructures sont schématiques et ne doivent pas être interprétés de manière rigide. Il ne sert à rien d'agrandir la carte au delà de l'échelle 1/50 000ème pour chercher à localiser ces limites ou ces tracés, mais plutôt de comprendre la logique qui a présidé à leur détermination.

Carte 39 Destination générale des sols

V.2. Signification des postes de légende de la carte de destination des sols

Espaces urbains mixtes

Dense

Dominante résidentielle et tertiaire

Densité brute (voirie et emprises d'activités, d'équipements et d'espaces ouverts compris) : Plus de 60 logements à l'hectare

Activités admises : Bureaux ; Petites et moyennes surfaces commerciales ; Hôtels ; Restaurants ; Equipements publics et privés

Espaces urbains mixtes

Densité intermédiaire

Dominante résidentielle et tertiaire

Densité brute (voirie et emprises d'activités, d'équipements et d'espaces ouverts compris) : Entre 30 et 60 logements à l'hectare

Possibilité de mixer des programmes de logements collectifs, intermédiaires et villas, conduisant globalement à la densité considérée.

Hauteur maximale R+4 pour le l'habitat collectif, et 8 m pour l'habitat individuel

Activités admises : Bureaux ; Petites et moyennes surfaces commerciales ; Activités manufacturière non bruyantes et non productrices d'effluents liquides ou de gaz ; Hôtels ; Restaurants ; Equipements publics et privés

Espaces urbains mixtes

Faible densité

Dominante résidentielle

Densité brute (voirie et emprises d'équipements et d'espaces ouverts compris) Moins de 30 logements à l'hectare

Zones de villas
Hauteur maximale 8 m

Activités admises : Bureaux ; Petites et moyennes surfaces commerciales ; Hôtels ; Restaurants ; Equipements publics et privés

Espaces urbains mixtes

Très faible densité

Dominante espaces ouverts de loisirs, avec programmes résidentiels associés

Densité brute (voirie et emprises d'équipements et d'espaces verts compris) : Moins de 5 logements par hectare

Hauteur maximale 8 m pour l'habitat, R+2 pour autres types de bâtiments

Activités admises : Petites et moyennes surfaces commerciales ; Hôtels ; Restaurants ; Equipements publics et privés

Espaces urbains mixtes

Noyau urbain en milieu rural

Dominante résidentielle

Densité brute (voirie et emprises d'équipements et d'espaces verts compris) : Entre 30 et 60 logements à l'hectare

Hauteur maximale 8 m

Activités admises : Bureaux ; Petites et moyennes surfaces commerciales ; Hôtels ; Restaurants ; Equipements publics et privés

Espaces urbains mixtes

Réserve stratégique pour habitat

La réserve stratégique pour l'habitat ne peut recevoir aucune construction ni aucune installation tant que la puissance publique n'aura pas décidé de son ouverture à l'urbanisation, et statué sur sa vocation, son aménagement et sur la procédure à suivre pour cet aménagement.

La décision d'ouverture à l'urbanisation pourra intervenir lorsque les pouvoirs publics pourront estimer disposer d'une maîtrise foncière suffisante de l'espace, soit pour y avoir acquis des superficies importantes, soit pour y avoir institué des mécanismes de régulation satisfaisants.

La décision d'ouverture à l'urbanisation sera prise simultanément avec la publication d'un schéma de référence ou d'un plan d'aménagement précisant la destination des sols, qui peut comporter de l'habitat comme de l'activité, mais dans laquelle l'habitat sera largement prédominant.

Parcs d'activités

ZAE à dominante industrielle

Parcs d'activités pouvant recevoir de l'industrie de toutes catégories.

Les Plans d'aménagement veilleront à ce que les industries présentant des risques ou des nuisances importantes soient localisées loin des zones d'habitat proches.

Parcs d'activités

ZAE pour activités non nuisantes

Parcs d'activités pouvant accueillir des activités tertiaires ; commerciales ; d'enseignement ; de recherche, et des activités industrielles ne présentant pas de risques ou de nuisances importantes;

Parcs d'activités

Parc logistique

Les parcs logistiques accueillent des bâtiments et des installations permettant le transbordement de marchandises et leur stockage

Parcs d'activités

Réserve stratégique pour activités

La réserve stratégique pour activités ne peut recevoir aucune construction tant que la puissance publique n'aura pas décidé de son ouverture à l'urbanisation, et statué sur sa vocation, son aménagement et sur la procédure à suivre pour cet aménagement.

La décision d'ouverture à l'urbanisation pourra intervenir lorsque les pouvoirs publics pourront estimer disposer d'une maîtrise foncière suffisante de l'espace, ou d'une garantie de bon équipement et de niveaux de prix permettant de réaliser le parc d'activités souhaité.

La décision d'ouverture à l'urbanisation sera prise sur la base d'un schéma de référence ou d'un plan d'aménagement qui peut comporter de l'habitat comme de l'activité, mais dans laquelle les activités seront largement prédominantes

Parcs d'activités

C Grand pôle commercial

Le symbole du Grand centre commercial indique la nécessité de réserver au moins 10 hectares pour une grande zone commerciale, dans le parc d'activités où se trouve le symbole.

Dans les zones commerciales ainsi délimitées (dans les Plans d'aménagement ou les permis de lotir ou de construire), un nombre d'emplacements de stationnement d'une surface équivalente au double des surfaces de vente doit être prescrite.

Espaces balnéaires et touristiques

Balnéaire dense

Espace ayant comme vocation dominante d'accueillir un public occasionnel pour :

- Des séjours dans des résidences secondaires
- Des séjours à l'hôtel
- Des pratiques de loisirs

COS maximal =1,5 / Hauteur maximale = R + 5

Ces valeurs maximales pourront être abaissées, dans le cadre des plans d'aménagement, sur certains sites concernés pour tenir compte de leurs spécificités (caractéristiques du tissu urbain préexistant et caractéristiques du milieu naturel).

Obligation de respecter les servitudes d'accès public au rivage, et interdiction d'occuper le domaine maritime par des installations permanentes.

Espaces balnéaires et touristiques

Balnéaire à faible densité

Espace ayant comme vocation dominante d'accueillir un public occasionnel pour :

- Des séjours dans des résidences secondaires
- Des séjours à l'hôtel
- Des pratiques de loisirs

COS maximal = 0,5 / Hauteur maximale = R + 2

Ces valeurs maximales pourront être abaissées, dans le cadre des plans d'aménagement, sur certains sites concernés pour tenir compte de leurs spécificités (caractéristiques du tissu urbain préexistant et caractéristiques du milieu naturel).

Obligation de respecter les servitudes d'accès public au rivage, et interdiction d'occuper le domaine maritime par des installations permanentes

Espaces balnéaires et touristiques

Réserve stratégique balnéaire

La réserve stratégique balnéaire ne peut recevoir aucune construction tant que la puissance publique n'aura pas décidé de son ouverture à l'urbanisation, et statué sur sa vocation, son aménagement et sur la procédure à suivre pour cet aménagement.

La décision d'ouverture à l'urbanisation pourra intervenir lorsque les pouvoirs publics pourront estimer que la contribution des bénéficiaires au financement des infrastructures et à l'équipement du secteur géographique considéré est satisfaisante ou lorsqu'ils y auront institué des mécanismes de régulation satisfaisants.

La décision d'ouverture à l'urbanisation sera prise simultanément sur la base d'un schéma de référence ou d'un plan d'aménagement dans lequel les installations, équipements, et résidences balnéaires seront largement prédominants.

Espaces ouverts protégés

Bois et forêt

Espace frappé d'une servitude non aeficandi sur l'ensemble de son emprise ainsi que sur une bande de 200 mètres de large à sa lisière.

Possibilité d'aménagements sur une partie d'un massif forestier ne pouvant excéder au total 20% de la superficie du massif, d'aménagements non clos pour l'accueil du public dans de bonnes conditions (pistes, espaces de repos, de pique-nique, espaces de jeux, enclos de chevaux, champs de tir, etc.)

Espaces ouverts protégés

Reboisement

Espace frappé de servitude non aeficandi sur l'ensemble de son emprise ainsi que sur une bande de 200 mètres de large à sa lisière. Les constructions préexistantes à la publication du SDAU ne peuvent être étendues ni remplacées.

Aucune possibilité d'aménagement avant un délai de 5 ans suivant l'achèvement des plantations. Au terme de ce délai de 5 ans, les espaces de reboisement sont soumis au même règlement que les bois et forêts.

Espaces ouverts protégés

Oued

Espace frappé de servitude non aeficandi sur l'ensemble de son emprise.
Aucune construction ni aucune installation fixe ou amovible n'est tolérée à l'exception des ouvrages hydrauliques.

Espaces ouverts protégés

Bande littorale naturelle

Espace frappé de servitude non aeficandi sur l'ensemble de son emprise.
Aucune construction ni aucune installation fixe ou amovible n'est tolérée.

L'accès du public est garanti à cet espace, qui ne peut être clos perpendiculairement à la ligne de côte.

Obligation de respecter les dispositions de la circulaire ministérielle relative au littoral

Espaces ouverts protégés

Coupure et ceinture verte

Espace dont la vocation principale est de demeurer un espace ouvert non construit.

Les terrains compris dans cet espace ne peuvent faire l'objet de morcellements pour des lotissements de caractère industriel, commercial, artisanal, d'habitat, ni recevoir des groupes d'habitations, ni des dépôts ni des hangars, ni être exploités en carrières.

Seuls sont admis les morcellements pour sorties d'indivisions ou pour vente partielle.

Peuvent toutefois prendre place, dans les coupures et la ceinture verte, de manière générale :

- Des espaces verts aménagés
- Des espaces de sports ouverts (terrains de jeux)
- Des cimetières ;
- Des bassins de retenue des eaux ;
- Des stations d'épuration des eaux ;
- Des exploitations agricoles.
-

Dans les coupures vertes distantes de moins d'un kilomètre du front de mer, peuvent également être aménagés, en plus de ce qui précède :

Des parkings non couverts, ombragés par des plantations d'arbres.

Dans les coupures vertes distantes de plus d'un kilomètre de la limite des zones urbaines prévues au SDAU, peuvent également être aménagés :

- Des stations d'épandage ;
- Des décharges contrôlées ;

Espaces ouverts protégés

Cimetière

Espace réservé pour cimetière

Espaces ouverts protégés

Espace dont la vocation principale est de demeurer un espace ouvert non construit.

Les terrains compris dans cet espace ne peuvent faire l'objet de morcellements pour des lotissements de caractère industriel, commercial, artisanal, d'habitat, ni recevoir des groupes d'habitations, ni des dépôts ni des hangars, ni être exploités en carrières.

Seuls sont admis les morcellements pour sorties d'indivisions ou pour vente partielle.

Peuvent toutefois prendre place dans ces espaces, dans chaque terrain agricole de plus de 10 hectares, une seule construction ne dépassant pas 150 m² de SHON et ne dépassant pas 4 mètres de hauteur. Cette construction sera positionnée contre une des limites de la parcelle. Elle sera à usage d'habitation et / ou d'activité non polluante liée à l'agriculture.

Dans les terrains agricoles compris entre 5 et 10 ha, possibilité de construire un seul bâtiment à usage agricole de 50 m² de SHON ne dépassant pas 4 mètres de hauteur, en limite de parcelle.

Peuvent également prendre place, dans les espaces agricoles d'intérêt majeur :

- Des installations d'irrigation ;
- Des stations d'épuration des eaux ;
- Des stations d'épandage ;

Espaces ouverts protégés

Espace frappé d'une servitude non aeficandi sur l'ensemble de son emprise ainsi que sur une bande de 200 mètres de large à sa lisière.

Cet espace est destiné à être exploité pour l'extraction de matériaux.

Les autorisations d'exploitation ne peuvent toutefois y être délivrées sans un engagement de l'exploitant à réaménager le site pour le sécuriser, le paysager, le verdir et le rendre propre à un usage public du type grand parc récréatif.

Une fois le réaménagement achevé, cet espace relèvera du règlement de la zone « coupures et ceinture verte »

Espaces ouverts protégés

Espace rural

Espace à constructibilité limitée, dont la vocation principale est de demeurer un espace ouvert non construit.

Peuvent toutefois y prendre place, dans chaque terrain de plus de 5 hectares, une seule construction liée à l'agriculture ne dépassant pas 200 m² de SHON et ne dépassant pas 7 mètres de hauteur. Cette construction sera positionnée contre une des limites de la parcelle.

Peuvent également prendre place, dans les espaces ruraux :

- Des installations d'irrigation ;
- Des espaces de sports ouverts (terrains de jeux) ;
- Des cimetières ;
- Des bassins de retenue des eaux ;
- Des stations d'épuration des eaux ;
- Des parkings non couverts
- Des stations d'épandage ;
- Des décharges contrôlées ;

Les terrains compris dans cet espace ne peuvent faire l'objet de morcellements à des fins de développement immobilier. Seuls sont admis les morcellements pour sorties d'indivisions ou pour vente partielle.

Espaces ouverts protégés

Autre zone naturelle protégée

Espace frappé d'une servitude non aeficandi sur l'ensemble de son emprise.

Cette servitude est justifiée par le fait que les espaces concernés abritent des gisements de calcaire cimentier qui ne seront en principe pas exploités à l'horizon du SDAU, mais qui doivent demeurer exploitables dans l'avenir, ce qui exclut une autre utilisation irréversible, comme la construction.

Les terrains compris dans ce type d'espace ne peuvent faire l'objet de morcellements à des fins de développement immobilier. Seuls sont admis les morcellements pour sorties d'indivisions ou pour vente partielle.

V.3. Les chiffres de l'utilisation des sols par Préfecture et Province

Les chiffres qui suivent correspondent aux surfaces mesurées sur la carte des modes d'occupation des sols 2004 (pour l'existant) et sur la carte de destination des sols du SDAU (pour 2030) et à la différence entre les deux cartes.

T7. Utilisation des sols dans la Préfecture de Casablanca

Aérodrome	0
Port industriel	230
Total aéroports et ports	**230**
Existant Activités	2 191
Existant résidentiel dense	7 309
Existant résidentiel Intermédiaire	1 954
Existant résidentiel Villas	1 550
Total tissus urbains existants	**12 968**
Dont : périmètres de requalification	605
Grand projet urbain / Résidentiel et tertiaire	**783**
Nouvelles ZAE à dominante industrielle	595
Nouvelles ZAE d'activités non nuisantes	251
Nouvelles Zones logistiques de fret	54
Réserves Stratégiques pour Activités	0
Total nouvelles ZAE	**900**
Extensions noyaux urbains en milieu rural	0
Extensions résidentielles denses	1 201
Extensions résidentielles intermédiaires	636
Extensions résidentielles individuel	148
Extensions résidentielles individuel très faible densité	0
Réserves Stratégiques Habitat	0
Total nouveaux développements résidentiels	**1 985**
Balnéaire ou touristique dense	51
Balnéaire ou touristique faible densité	32
Réserves Stratégiques Balnéaires	0
Total nouveaux développements balnéaires	**83**
Bois et forêts	0
Reboisement	0
Lits d'oued	229
Bande littorale	192
Gisements de matériaux	0
Cimetières	167
Total espaces strictement inconstructibles	**588**
Meilleures terres agricoles	0
Coupures et ceintures vertes	1 369
Autres terres agricoles	0
Autre zone naturelle protégée	0
Total espaces ouverts à constructibilité limitée	**1 370**
TOTAL GENERAL	**18 907**

T8. Utilisation des sols dans la Préfecture de Mohammedia + Mansouria

Aérodrome	110
Port industriel	60
Total aéroports et ports	**170**
Existant Activités	768
Existant résidentiel dense	1 186
Existant résidentiel Intermédiaire	762
Existant résidentiel Villas	292
Total tissus urbains existants	**2 465**
Dont : périmètres de requalification	0
Grand projet urbain / Résidentiel et tertiaire	**950**
	0
Nouvelles ZAE à dominante industrielle	455
Nouvelles ZAE d'activités non nuisantes	930
Nouvelles Zones logistiques de fret	274
Réserves Stratégiques pour Activités	0
Total nouvelles ZAE	**1 659**
Extensions noyaux urbains en milieu rural	98
Extensions résidentielles denses	852
Extensions résidentielles intermédiaires	353
Extensions résidentielles individuel	348
Extensions résidentielles individuel très faible densité	0
Réserves Stratégiques Habitat	536
Total nouveaux développements résidentiels	**2 187**
Balnéaire ou touristique dense	104
Balnéaire ou touristique faible densité	707
Réserves Stratégiques Balnéaires	406
Total nouveaux développements balnéaires	**1 217**
Bois et forêts	424
Reboisement	0
Lits d'oued	5 637
Bande littorale	547
Gisements de matériaux	0
Cimetières	10
Total espaces strictement inconstructibles	**6 618**
Meilleures terres agricoles	2 882
Coupures et ceintures vertes	5 708
Autres terres agricoles	11 573
Autre zone naturelle protégée	0
Total espaces ouverts à constructibilité limitée	**20 163**
TOTAL GENERAL	**35 429**

T9. Utilisation des sols dans la Province de Nouaceur

Aérodrome	1 700
Port industriel	0
Total aéroports et ports	**1 700**
Existant Activités	1 097
Existant résidentiel dense	755
Existant résidentiel Intermédiaire	990
Existant résidentiel Villas	1 415
Total tissus urbains existants	**4 202**
Dont : périmètres de requalification	293
	0
Grand projet urbain / Résidentiel et tertiaire	0
Nouvelles ZAE à dominante industrielle	1 193
Nouvelles ZAE d'activités non nuisantes	1 099
Nouvelles Zones logistiques de fret	122
Réserves Stratégiques pour Activités	0
Total nouvelles ZAE	**2 414**
Extensions noyaux urbains en milieu rural	26
Extensions résidentielles denses	1 242
Extensions résidentielles intermédiaires	1 810
Extensions résidentielles individuel	653
Extensions résidentielles individuel très faible densité	1 900
Réserves Stratégiques Habitat	1 406
Total nouveaux développements résidentiels	**7 037**
Balnéaire ou touristique dense	116
Balnéaire ou touristique faible densité	280
Réserves Stratégiques Balnéaires	0
Total nouveaux développements balnéaires	**396**
Bois et forêts	1 700
Reboisement	210
Lits d'oued	789
Bande littorale	210
Gisements de matériaux	390
Cimetières	42
Total espaces strictement inconstructibles	**3 341**
Meilleures terres agricoles	10 250
Coupures et ceintures vertes	5 751
Autres terres agricoles	9 060
Autre zone naturelle protégée	543
Total espaces ouverts à constructibilité limitée	**25 604**
TOTAL GENERAL	**44 694**

T10. Utilisation des sols dans la Province de Mediouna

Aérodrome	0
Port industriel	0
Total aéroports et ports	0
Existant Activités	350
Existant résidentiel dense	864
Existant résidentiel Intermédiaire	60
Existant résidentiel Villas	920
Total tissus urbains existants	**1 604**
Dont : périmètres de requalification	213
	0
Grand projet urbain / Résidentiel et tertiaire	0
Nouvelles ZAE à dominante industrielle	294
Nouvelles ZAE d'activités non nuisantes	260
Nouvelles Zones logistiques de fret	65
Réserves Stratégiques pour Activités	550
Total nouvelles ZAE	**1 168**
Extensions noyaux urbains en milieu rural	224
Extensions résidentielles denses	605
Extensions résidentielles intermédiaires	899
Extensions résidentielles individuel	190
Extensions résidentielles individuel très faible densité	0
Réserves Stratégiques Habitat	178
Total nouveaux développements résidentiels	**2 096**
Balnéaire ou touristique dense	0
Balnéaire ou touristique faible densité	0
Réserves Stratégiques Balnéaires	0
Total nouveaux développements balnéaires	0
Bois et forêts	1 209
Reboisement	0
Lits d'oued	484
Bande littorale	0
Gisements de matériaux	0
Cimetières	126
Total espaces strictement inconstructibles	**1 819**
Meilleures terres agricoles	3 477
Coupures et ceintures vertes	3 254
Autres terres agricoles	8 444
Autre zone naturelle protégée	500
Total espaces ouverts à constructibilité limitée	**15 675**
TOTAL GENERAL	**22 362**

T11. Utilisation des sols dans le Grand Casablanca (Total)

Aérodrome	1 810
Port industriel	290
Total aéroports et ports	**2 100**
Existant Activités	4 405
Existant résidentiel dense	10 114
Existant résidentiel Intermédiaire	3 766
Existant résidentiel Villas	4 177
Total tissus urbains existants	**21 238**
Dont : périmètres de requalification	1 111
Grand projet urbain / Résidentiel et tertiaire	**1 733**
Nouvelles ZAE à dominante industrielle	2 537
Nouvelles ZAE d'activités non nuisantes	2 540
Nouvelles Zones logistiques de fret	515
Réserves Stratégiques pour Activités	550
Total nouvelles ZAE	**6 142**
Extensions noyaux urbains en milieu rural	348
Extensions résidentielles denses	3 901
Extensions résidentielles intermédiaires	3 698
Extensions résidentielles individuel	1 339
Extensions résidentielles individuel très faible densité	1 900
Réserves Stratégiques Habitat	2 120
Total nouveaux développements résidentiels	**13 305**
Balnéaire ou touristique dense	271
Balnéaire ou touristique faible densité	1 019
Réserves Stratégiques Balnéaires	406
Total nouveaux développements balnéaires	**1 696**
Bois et forêts	3 333
Reboisement	210
Lits d'oued	7 139
Bande littorale	949
Gisements de matériaux	390
Cimetières	345
Total espaces strictement inconstructibles	**12 366**
Meilleures terres agricoles	16 609
Coupures et ceintures vertes	16 082
Autres terres agricoles	29 080
Autre zone naturelle protégée	1 043
Total espaces ouverts à constructibilité limitée	**62 815**
TOTAL GENERAL	**121 395**

VI – La mise en œuvre du SDAU

Ce chapitre du rapport justificatif traite d'éléments essentiels pour la mise en œuvre du SDAU. Il expose le contenu des actions à engager sur une première phase allant de 2008 à 2020 ; les règles pour l'élaboration des plans d'aménagement ; les mesures légales, administratives et institutionnelles recommandées pour la mise en œuvre ; et les procédures de suivi et d'évaluation.

VI.1.Les phases de mise en œuvre et les actions programmées dans chaque phase

La mise en œuvre du SDAU s'étalera sur les 22 prochaines années. Une première phase de mise en œuvre est fixée à l'horizon 2020, soit sur les 12 premières années.

Durant cette phase, les actions à achever sont les suivantes :

Actions sur les tissus urbains existants

Résorption d'au moins 500 hectares de bidonvilles, par recasement ou restructuration ;
Réalisation à 50% au moins du programme de régénération des quartiers d'habitat précaire ;
Réalisation à 50% au moins des opérations de requalification à Sidi Moumen ;
Achèvement à plus de 50% du programme de sauvegarde de la Médina de Casablanca ;
Mise en place et fonctionnement d'un programme de préservation des quartiers Art Déco

Développement urbain

Achèvement de la quasi totalité des projets urbains de front de mer à Casablanca ;
Réalisation de la moitié du programme du site opérationnel d'Anfa ;
Achèvement du grand projet urbain de Sidi Moumen avec grand stade et grand parc urbain ;
Réalisation à 50% au moins des quartiers résidentiels de la ville nouvelle de Zenata ;
Réalisation à 50% au moins des extensions urbaines des pôles périphériques ;
Réalisation à 50% des développements balnéaires prévus

Grands équipements structurants

Extension des campus universitaires de Ain Chock, Ben Msik et Mohammedia ;
Nouveaux campus de Zenata et de Bouskoura ;
Equipement culturel dans les anciens abattoirs de Hay Mohammadi ;
Palais des Congrès ;
Nouveau palais des expositions ;
Théâtre de Casablanca ;
Grande bibliothèque ;
Parc d'expositions de Nouaceur ;
Marché agricole de Mediouna ;
Parc archéologique de Sidi Abderrahmane ; Parc ornithologique de Mohammedia ;
Grands parcs urbains du site d'Anfa, d'El Ank, de Sidi Moumen et de Zenata ;
Parc forestier de Bouskoura ; Arboretum de Ain Sebaa

Parcs d'activités et zones logistiques

Achèvement à plus de 50% de l'aménagement des nouveaux parcs d'activités ;
Aménagement d'au moins deux grands parcs commerciaux le long de la rocade ;
Développement de la cité des sciences au sud de Ain Chock ;
Amorce du centre tertiaire de Zenata ;
Achèvement à plus de 50% du programme de réhabilitation des anciennes ZI ;
Achèvement de la restructuration de la ZAE informelle à Majjatiya route de Mediouna ;
Réalisation d'au moins trois zones logistiques de fret multimodales ;
Réalisation d'au moins deux zones logistiques urbaines

Transports

Arrivée du TGV à Casablanca, éventuellement sur les voies ferrées existantes ;
Achèvement du tunnel entre Casa Port et le site d'Anfa et mise en service du RER ;
Achèvement des deux premières lignes de tramway à Casablanca ;
Achèvement de la nouvelle autoroute de Berrechid ;
Achèvement de la voie de 50 mètres dans la couronne et de son bouclage à l'Ouest ;
Achèvement de la liaison routière express entre Mediouna et Bouskoura ;
Achèvement de l'aménagement de la RN9 en voie express élargie ;
Réglementation des itinéraires des poids lourds à Casablanca et Mohammedia - Zenata

Développement portuaire

Achèvement de l'extension du port de Casablanca jusqu'à la pointe d'Oukacha

Assainissement

Achèvement de la station de traitement de Sidi Bernoussi ;
Achèvement des deux stations de traitement de Nouaceur

Déchets

Achèvement du réaménagement des décharges de Mediouna ;
Mise en service de trois sites de décharges contrôlées

Carte 40 Phasage, situation en 2004

Carte 41 Phasage, situation en 2020

Carte 40 Phasage, situation en 2030

VI.2. Les mesures légales, administratives et institutionnelles recommandées

Le SDAU est un document de référence qui cristallise le projet de métropole sur lequel se sont accordés les grands acteurs du Grand Casablanca. C'est aussi un document réglementaire qui régit la destination des sols et, à travers les plans d'aménagement, les droits à construire.

Il demeure qu'aucun document, y compris le SDAU, ne peut à lui seul garantir la réalisation du projet métropolitain.

La réalisation de ce projet nécessite, en effet, au delà de l'effort d'investissement requis, un environnement légal, administratif et institutionnel favorable.

Dans le cas spécifique du Grand Casablanca, les défis à surmonter sont importants. Il faut accroître l'offre de foncier aménagé, diversifier les types de logements offerts, résorber les bidonvilles et l'habitat insalubre, réduire les nuisances, multiplier l'offre d'espaces verts, moderniser les zones d'activités, réaliser un programme très ambitieux de transports collectifs, implanter une multitude de grands équipements structurants, équiper un millier d'hectares par an de terrains en VRD, etc.

L'ampleur de la tâche est à mettre en regard des dispositifs de financement et des cadres légal, institutionnel, réglementaire et administratif actuels. Nul doute qu'un certain nombre d'évolutions seront nécessaires sur ces différents fronts, dont il est possible de définir les contours généraux.

VI.3.1. Mobiliser des ressources financières à la hauteur des besoins

Le défi financier pour la réalisation du projet métropolitain présenté dans le SDAU est certainement très important, à un double titre :

- D'abord, en raison du décalage qui existe entre le prix élevé du foncier et la modestie du pouvoir d'achat des catégories les moins aisées de la population : il faudra nécessairement mobiliser des masses importantes de financements publics pour offrir de l'habitat de qualité à bas prix et pour résorber plus de 1000 hectares de bidonvilles occupés par plus de 80 000 ménages en une vingtaine d'années, et pour offrir un habitat accessible aux classes moyennes.

- En second lieu, en raison du coût que représentent l'ensemble des infrastructures et des équipements nécessaires pour faire face à la croissance urbaine et pour hisser le Grand Casablanca au rang d'une grande métropole mondiale : dédoublement de la ligne ferrée, LGV, métro, réseau de tramways, grands équipements structurants, grands parcs urbains aménagés, stations de traitement et collecteurs pour les réseaux d'eau et d'assainissement, travaux de VRD sur un millier d'hectares par an, etc.

Orienter une partie de la plus-value foncière vers l'aménagement du foncier

L'attribution, à travers le nouveau SDAU, de droits à construire peut être l'occasion de dégager des financements pour la réalisation des infrastructures et des équipements nouveaux et pour la mise à niveau de l'existant, à travers un prélèvement sur la valorisation foncière résultant de l'attribution de ces nouveaux droits.

Ce prélèvement sur la plus-value foncière peut être opéré sous la forme d'une taxe dédiée au financement des VRD et des équipements, ou sous la forme d'une contribution directe (réalisation de travaux à la charge du propriétaire privé) ou sous la forme d'un apport en nature (prélèvement sans compensation d'une partie de la parcelle).

Le Dahir du 12 novembre 1917 autorise la contribution des propriétaires à la réalisation des équipements. Il avait été employé à grande échelle avec succès pour réaliser des quartiers entiers des villes marocaines dans les années trente et quarante. Il ne serait bien sûr pas exclusif d'interventions publiques ponctuelles en accompagnement dans les mêmes quartiers, pour favoriser la constitution des *associations foncières urbaines* qui sont au cœur de cette procédure.

Les dispositions de ce Dahir sont comparables à celles qui régissant en France les AFU (associations foncières urbaines), qui obéissent à un texte originel commun de 1865 sur les associations syndicales.

Il demeure que de nouvelles dispositions législatives seraient nécessaires pour actualiser les formes dans lesquelles il serait possible de mettre les bénéficiaires de plus-values foncières à contribution.

En attendant cette évolution législative, il est possible, en plus des dispositions du Dahir de 1917, de recourir tout simplement à la négociation.

Utiliser les dispositifs de partenariat public – privé (PPP)

La rareté de l'argent public nécessite de faire appel à des solutions complémentaires pour financer les projets, qui peuvent passer par la mobilisation des acteurs privés sur des projets d'intérêt public.

La mise en place de formules de partenariat public-privé (PPP) mérite ainsi d'être développée.
Ce type de partenariat nécessite une capacité publique éprouvée à concevoir des cahiers des charges pertinents et à les faire respecter. Les PPP peuvent porter aussi bien sur des opérations de développement urbain limitées que sur la réalisation de grands ouvrages, voire de grands projets urbains.

Les formules de PPP sont très diverses. Les services urbains (eau, transport,..) font l'objet de concessions.

Cette formule peut être étendue à la réalisation de parkings de stationnement, à celle de zones logistiques de fret, ou à la gestion de parcs de loisirs payants ou à des services de loisirs balnéaires, par exemple. La concession est assortie d'obligations de réalisation de travaux, de tarification, et de respect de standards de service.

La réalisation de grands équipements publics par le secteur privé permet de différer le financement public voire de le réduire : le privé avance les fonds, il se rembourse en partie sur les redevances payées par les usagers, et en partie par les annuités – souvent différées – que lui reverse l'autorité publique.

Des infrastructures aussi importantes que les ports ou les réseaux ferrés peuvent être réalisées en PPP.

Dans les opérations d'aménagement, le PPP expérimenté dans la reconstruction du centre-ville de Beyrouth avait consisté à faire réaliser, sur fonds privés, la totalité des investissements en infrastructures et en équipements en contrepartie de droits à construire bonifiés accordés par l'Etat.

Des dotations exceptionnelles de l'Etat

Les moyens à consacrer au développement du Grand Casablanca doivent être à la hauteur des ambitions affichées, qui sont tout à la fois des ambitions sociales fortes et des ambitions économiques et environnementales.

La mobilisation de la plus-value foncière, et le recours aux PPP qui diffèrent la dépense publique ou la font porter sur l'usager dans la durée, permettront de relever une partie du défi. Il demeure que des fonds publics issus des recettes fiscales devront être mobilisées pour compléter le « plan financier » permettant d'atteindre les objectifs.

Les ressources des collectivités locales seront insuffisantes car largement grevées par les dépenses de fonctionnement, laissant peu de marge pour des investissements lourds.

VI.3.2. Faire évoluer le cadre légal de l'action foncière

Des outils pour mieux maîtriser le foncier et orienter la plus-value foncière

La question foncière est au cœur du projet de développement. Comment produire du foncier bon marché pour un habitat accessible à la majorité des ménages ? Comment faire financer par la plus-value foncière l'effort d'équipement des terrains en VRD et en équipements de superstructure ? Comment limiter la hausse des prix du foncier ? Comment assurer la mise sur le marché d'un volume suffisant de terrains pour le développement urbain ?

Les réponses peuvent être multiples, et l'arsenal juridique sera d'autant plus efficace qu'il comportera la plus large palette de mesures.

Le droit de l'expropriation est l'outil le plus aisé à mettre en œuvre dans l'état actuel du droit au Maroc. Mis en œuvre après déclaration de l'utilité publique, il peut être utilisé comme arme de dissuasion, et pousser à la transaction amiable ou à l'association concertée des propriétaires à une opération d'aménagement afin de ménager les fonds publics.

Le droit de préemption, complétera le droit de l'expropriation. Il permet à la collectivité ou à ses mandataires d'intervenir au stade de l'intention d'aliéner entre vendeur et acheteur en préemptant au prix affiché ou en fixant un prix inférieur que le vendeur peut accepter ou refuser en renonçant à la vente. Ce droit existe au Maroc, mais au seul bénéfice du fisc (Enregistrement). Il n'a guère été utilisé, et surtout pour relever des prix de transaction jugés anormalement bas et privant le fisc de recettes.
Ce droit vaudrait d'être introduit au Maroc, au bénéfice des collectivités territoriales ou d'une Agence Foncière qu'elles se substitueraient, pour saisir les opportunités et faire pression à la baisse sur les transactions foncières. Dans un premier temps, ce droit nouveau pourrait n'être appliqué qu'à des secteurs géographiques limités, mais très sensibles à la spéculation foncière, désignés par délibération de la collectivité.

Les Zones d'Aménagement Différé (ZAD) : Ce sont des zones dans lesquelles le prix du foncier est gelé sur dix ans au niveau auquel il se trouve lorsque la ZAD est arrêtée, ce qui permet à la puissance publique d'acquérir et d'aménager sans devoir supporter la plus-value spéculative. En France, la procédure avait été instaurée par une loi en 1958. Les ZAD ont permis la réalisation des villes nouvelles autour de Paris ou encore du technopole de Sophia Antipolis. Les conditions présentes de Casablanca justifient le recours à ce type de législation. A défaut, il est recommandé d'employer à grande échelle le **zonage RS** de réserve stratégique, pour préserver et préparer les pôles urbains futurs.

Le droit de l'aménagement concerté introduit par la France avec la loi de 1967 d'orientation foncière a codifié les modalités de réalisation de quartiers entiers par la coordination de l'action publique et de l'initiative privée et les conditions de contribution aux équipements publics.

Sa transposition en droit marocain pourrait s'avérer opportune, surtout si le **remembrement urbain par l'association foncière,** préconisé ci-dessus et qui s'y apparente (mais peut-être à une échelle moindre), ne répondait pas convenablement aux trois exigences de cohérence globale, de réalisation d'équipements publics de superstructure aussi bien que d'infrastructure, et d'équité entre propriétaires, qui doivent présider à l'aménagement ou à la rénovation de quartiers.

Cependant, il faut distinguer les différentes échelles d'intervention :

- les *constructions privées* sont réalisées par *parcelle* dans le cadre des règles d'urbanisme, qui définissent leur constructibilité et leurs servitudes,
- les *lotissements* réunissent un ensemble de parcelles, qu'ils dotent de VRD,
- les *ZAC* (zones d'aménagement concerté) permettent d'acheter un *ensemble plus large de terrains*, si besoin dans le cadre d'une DUP, et d'y organiser la constructibilité privée et la réalisation des équipements publics, dans le cadre d'un plan d'aménagement de zone PAZ et d'un bilan d'aménagement,
- A une échelle plus large encore, les *établissements publics d'aménagement* (EPA) peuvent combiner et agencer DUP, aménagement direct, lotissements, constructions privées et zones de protection.

VI.3.3. Disposer d'un outil d'intervention : l'agence foncière régionale

Les expériences d'urbanisme démontrent que la politique foncière est un préalable indispensable à la réussite de la mise en œuvre de la planification urbaine. D'autres approches utiles sont complémentaires telles que les règles d'urbanisme et les mesures de protection des espaces non urbanisables ainsi qu'un système de connaissance et de contrôle.

La prise en charge de ces tâches suppose la mise en place d'une organisation spécifique assurant, sous l'impulsion d'une autorité publique, la mobilisation des meilleurs professionnels et de financements suffisants, mais également l'instauration d'une fiscalité foncière adaptée au contexte et aux moyens.

L'ancien SDAU, pour sa mise en œuvre, avait insisté sur la création d'une Agence Foncière et d'une Agence Urbaine. L'AUC a regroupé ces deux statuts mais n'a pas pu jouer pleinement son rôle d'agence foncière.

La nature de ses fonctions, le professionnalisme nécessaire de ses agents, commande de distinguer nettement l'agence foncière régionale (AFR) de ce qui est la responsabilité principale de l'AUC , à savoir la planification et la gestion urbaine. Il est recommandé de marquer l'autonomie fonctionnelle de l'AFR et d'en prévoir le détachement de l'AUC.

L'agence foncière régionale aura le métier principal d'Opérateur foncier : intervenant du stade de l'observation et des études de stratégies foncières jusqu'à la revente de terrains, elle négociera à l'amiable avec les propriétaires ou comme agent public (dans le cadre de DUP ou d'un droit de préemption à instaurer), en s'articulant étroitement avec les Domaines. Elle pourrait aussi agir, à l'instar de l'AFTRP, comme Aménageur ou comme Mandataire des collectivités publiques pour réaliser des équipements publics ou des espaces verts.

L'AFR aurait deux missions fondamentales :

- anticiper la mobilisation des terrains sur lesquels le Grand Casablanca est susceptible de se développer dans les 20 à 30 années à venir et y dissuader ou canaliser la spéculation à grande échelle,
- contribuer au renouvellement de la ville sur elle-même et de sa mise à niveau.

Pour cela elle devrait être dotée :

- dans les secteurs de développement stratégique, des terrains publics déjà aux mains des administrations et collectivités,
- d'un capital initial,
- et peut-être du produit d'une taxe spécifique,
- …et pouvoir s'appuyer sur des moyens réglementaires à adapter selon un calendrier préalablement fixé.

Les quatre conditions clés pour bien démarrer une agence foncière :

- Le **pilotage** : un partenariat Etat - Collectivités. territoriales s'impliquant sur ce qui est stratégique, et non sur le détail de l'action ou des acquisitions,
- Le **financement** : un bon mixte entre capital initial et des emprunts, adoucis par une garantie des collectivités publiques et, éventuellement, par des bonifications d'intérêt; la rotation du portefeuille foncier; l'intérêt d'un apport initial (gratuit) de terrains publics à l'opérateur,

- Des **moyens juridiques** : disposer d'un droit de préemption, à l'appui d'une capacité à négocier des accords amiables, en amont des DUP,
- Les **moyens humains** : compétences du personnel, qualité des relations entretenues avec le service des Domaines depuis l'origine. Statut du PDG.

L'agence foncière régionale devrait organiser en son sein un observatoire foncier régional dont l'objet sera de repérer les secteurs actifs ou en retard (nombre et intensité des transactions, évolutions des prix), anticiper les pratiques du marché local, à diverses échelles, dans des périmètres pertinents. C'est un dispositif d'alerte et d'opportunité pour les autorités et les partenaires de l'observatoire.

L'analyse des mutations ou des intentions de mutation et des analyses par nature de bien feront l'objet de tableaux de bord.

La création de l'observatoire pourrait intervenir, sans pré requis juridique ou administratif, sous la forme d'une association**,** après avoir réuni en assemblée constitutive ses parties prenantes : Autorités, Collectivités territoriales, AUC, Syndicat des professionnels de l'immobilier, autres acteurs privés de l'aménagement et du développement, ANCFCC[9].

[9] Il est à rappeler que l'ANCFCC enregistre les transactions sur les propriétés titrées, et que l'Agence foncière nationale, créée en 1982, tient à jour le registre des terrains de l'Etat et de ses démembrements, et autant que possible celui des collectivités et des biens Habous.

VI.3.4. Adapter les limites administratives aux réalités urbaines

Une dernière recommandation porte sur les limites administratives de la région du Grand Casablanca et de ses différentes communes.

Au niveau régional, des extensions des limites administratives s'imposent. Les adjonctions les plus évidentes à opérer sont les communes de Deroua, accolée à Nouaceur et qui se développe en lien direct avec cette dernière, et de Mansouria dont le développement s'opère en continuité avec Mohammedia.

Une vision plus étendue consisterait à imaginer une région du Grand Casablanca beaucoup plus étendue intégrant les province de settat et de Benslimane. Il appartient aux autorités nationales de mesurer l'opportunité et la faisabilité d'une telle réforme.

Au niveau infra-régional, deux ajustements s'imposent d'une manière évidentes, pour Casablanca d'une part, et Dar Bouazza d'autre part.

La ville de Casablanca, dans le cadre du schéma polycentrique, devrait avoir des limites claires bordées par la ceinture verte et la rocade autoroutière de contournement. Aussi est-il nécessaire d'y adjoindre les parties les plus proches des communes limitrophes, incluses à l'intérieur de la rocade de contournement au Sud et du bouclage de la voie de 50 mètres à l'Ouest.

La commune de Dar Bouazza est aujourd'hui polynucléaire et le sera de manière encore plus marquée demain. La logique voudrait qu'elle soit découpée en deux ou trois communes différenciées.

D'autres ajustements pourraient s'avérer nécessaires pour tenir compte des limites réelles que prendra le projet de Zenata au Sud, ou pour tenir compte des extensions urbaines de Mediouna, de Nouaceur et de Tit Mellil.

ANNEXES

Annexe 1.
Les phases d'élaboration du Schéma Directeur

Les travaux d'élaboration du SDAU du Grand Casablanca ont démarré en avril 2005. Ils étaient répartis sur sept phases, comme suit :

Phase 1 : Identification et cadrage général

Cette phase a été consacrée au montage du dispositif d'études et de pilotage ainsi qu'à l'affinement de la méthodologie et à la réunion des premières données.

Phase 2 : Evaluation prospective et diagnostic

Cette deuxième phase était composée de deux étapes. La première consistait à évaluer dans une vision prospective et dynamique le SDAU de 1985 et la seconde étape a porté plus particulièrement sur le travail de recueil d'informations et d'analyse afin d'établir un diagnostic de l'état actuel du développement et de l'aménagement de la Région du Grand Casablanca.

Cette phase s'est achevée par la publication d'un rapport intitulé « Diagnostic de l'état actuel et enjeux du développement » qui a été présenté et diffusé aux différents acteurs et partenaires de l'aménagement en février 2006 pour engager une première large concertation.

Phase 3 : Concertation et Diagnostic partagé

Cette phase comportait une première étape de concertation autour du diagnostic et des grands enjeux.

Les observations et propositions des différents acteurs partenaires ont été recueillies à la fois sur le diagnostic ainsi que sur la vision qu'ils ont du devenir de la métropole.

La deuxième étape de cette phase a consisté à intégrer ces observations et à produire le document « diagnostic et vision stratégique partagés»

Une synthèse des avis a par ailleurs été éditée.

Phase 4. Scénarios de développement durable

Cette phase a consisté à établir des hypothèses et des scénarios de développement durable, à la fois sectoriels et spatiaux.

Cette phase s'est achevée par la publication et la diffusion des documents écrits et cartographiques dans un rapport intitulé : « Scénarios de développement durable de la Région du Grand Casablanca »

Phase 5. Orientations stratégiques du développement

Une première étape de cette phase a consisté à lancer une concertation élargie suite à une présentation « Scénarios de développement durable de la Région du Grand Casablanca » afin d'arrêter les options majeures du développement.

Les alternatives sectorielles et spatiales ont fait l'objet d'une série de réunions d'arbitrage tenues sous l'autorité de Monsieur le Wali du Grand casablanca.

Une deuxième étape a consisté à élaborer une synthèse des observations des différents débats, réunions de présentation et avis écrits.

Cette synthèse a alimenté et orienté les choix finaux des options d'aménagement et de développement qui ont été présentés sous forme d'un document intitulé « Les orientations stratégiques du développement et de l'aménagement ».

Phase 6. Plan de Développement Stratégique et Charte de développement

Cette phase a été consacrée à la réalisation d'un document traduisant le « Plan de développement stratégique du Grand Casablanca », et la traduction de la vision et des choix stratégiques retenus sous forme d'une « Charte de développement ».

Une présentation publique du Plan de développement stratégique et de sa Charte a été effectuée par le Comité de Pilotage à l'issue des travaux de cette phase.

Phase .7. Réalisation du nouveau schéma directeur

La septième et dernière phase a été consacrée à la déclinaison des options d'aménagement spatial de la métropole sous forme de documents graphiques et d'un rapport justificatif constituant le nouveau Schéma directeur d'aménagement urbain du Grand Casablanca.

Annexe 2.
La démarche d'élaboration du Schéma Directeur

L'élaboration du SDAU a été menée par l'Agence Urbaine de Casablanca (AUC), avec un appui technique et méthodologique de l'IAURIF.

L'ensemble de la démarche a été encadrée par un ensemble d'instances qui sont :

- Un comité stratégique de pilotage (CSP) ;
- Un comité d'animation technique (CAT) ;
- Des ateliers thématiques et territoriaux (ATT).

La démarche a nécessité l'association d'un ensemble d'organismes extérieurs et de personnalités, les partenaires techniques et professionnels associés (PTPA).

Le Comité Stratégique de Pilotage (CSP)

Ce comité a assuré le pilotage de la démarche, représenté la maîtrise d'ouvrage et regroupé les autorités en charge des arbtrages et de la décision.

Le CSP était composé des membres suivants :

- Monsieur le Wali de la Région du Grand Casablanca, Président
- Monsieur le Président de la Région du Grand Casablanca
- Monsieur le Maire de la Ville de Casablanca
- Monsieur le Gouverneur Directeur de l'Agence Urbaine de Casablanca
- Messieurs les Gouverneurs des préfectures et provinces de la Région du Grand Casablanca

ainsi que des représentants :

- de Monsieur le Gouverneur Secrétaire Général du Ministère de l'Intérieur
- de Monsieur le Gouverneur Secrétaire Général des Collectivités Locales
- du Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme
- du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de l'Eau

Ce comité était présidé par Monsieur le Wali de la Région du Grand Casablanca.

L'équipe technique de l'AUC, appuyée par l'équipe de direction IAURIF, a apporté les éléments nécessaires aux travaux du CSP en tant que de besoin et à sa demande.

Le Comité d'animation Technique (CAT)

Placé sous l'autorité de Monsieur le Gouverneur Directeur de l'Agence Urbaine de Casablanca, le Comité d'Animation Technique a regroupé la direction des services directement concernés par l'élaboration du schéma directeur :

- l'Agence Urbaine de Casablanca
- les services techniques de la Wilaya
- les services techniques des Préfectures et des Provinces
- les services techniques de la Ville de Casablanca
- la direction de l'équipe d'experts de l'IAURIF

Les Ateliers Thématiques ou Territoriaux (ATT)

Les ateliers ont été les chevilles ouvrières de l'élaboration du schéma directeur. Ils étaient organisés de la manière suivante :

- Démographie, habitat et cadre de vie
- Développement économique, touristiques et équipements structurants
- Environnement, écologie, paysages et infrastructures des réseau divers
- Mobilité et infrastructures de transport
- Urbanisme et aménagement territorial
- Approche réglementaire et juridique
- Système d'information géographique et expression cartographique

Ils ont été souvent regroupés pour des travaux intersectoriels.

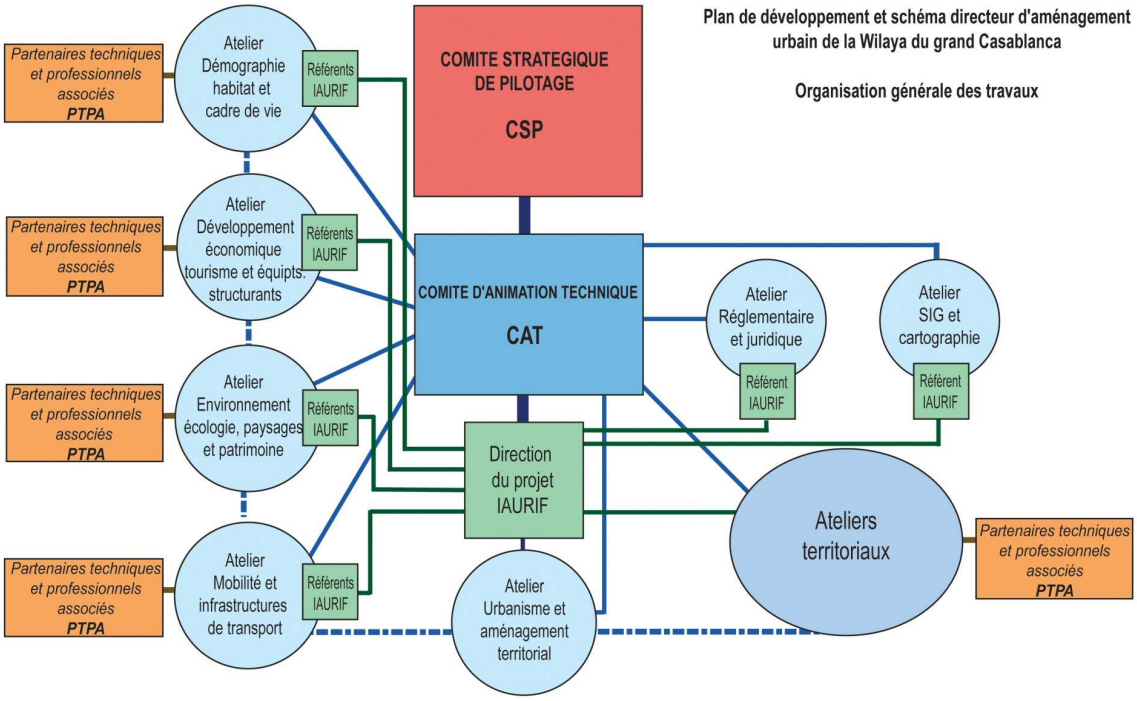
D'autres ateliers ont été montés sur des problématiques spécifiques territoriales :

- Le cœur de ville de Casablanca
- Les marges urbaines
- Les quartiers difficiles dans le tissu constitué
- Les pôles de Mohammedia et de Nouaceur
- Les pôles secondaires péri-urbains
- Le littoral

Chaque atelier thématique était composé de techniciens de l'Agence Urbaine et des services régionaux de l'Etat, de la Wilaya et de la Ville, et chacun d'eux a été appuyé par un ou deux « référents » de l'IAURIF qui l'ont assisté dans ses travaux aux différentes phases d'avancement de l'élaboration du schéma directeur.

Les Partenaires Techniques et Professionnels Associés (PTPA)

Les ateliers ont permis la participation de tous les acteurs de l'aménagement de la Région du Grand Casablanca à leurs travaux. Ceci a concerné à la fois les autres partenaires des services de l'Etat, tant nationaux que locaux, les arrondissements et les communes, les partenaires techniques (ONCF, LYDEC, …) ou institutionnels (CRT, CDC, …), les représentants de la société civile (en particulier du monde économique, du secteur de la construction, des transports, de l'industrie, …), ainsi que les personnes qualifiées issues de l'université, de la recherche ou des sphères professionnelles, notamment l'Ordre des Architectes.



L'appui technique de l'IAURIF

L'IAURIF a apporté son expérience internationale et son expertise à l'appui de l'ensemble de la démarche engagée.

Son rôle a consisté à fournir une assistance technique et méthodologique aux équipes locales qui ont été constituées par l'AUC, associant les cadres de la Wilaya, des Préfectures, des Provinces et de la Ville de Casablanca.

Pour assurer cette mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, l'IAURIF a mis en place une équipe pluridisciplinaire d'experts pilotée par un directeur et un chef de projet « l'équipe de direction IAURIF » qui ont assuré à la fois la transversalité et la cohérence globale de la démarche.

Annexe 3
L'équipe technique

Les travaux d'élaboration du schéma directeur d'aménagement urbain du Grand Casablanca ont été effectués sous l'autorité de

M. Allal SAKROUHI, Gouverneur,
Directeur de l'Agence Urbaine de Casablanca,

par une équipe composée de la manière suivante :

Direction du projet

AUC	IAURIF
M. **Azzedine HAFIF**, Chef du département des études M. **ESSNOUSSI**, Chef du département de la gestion urbaine M. **Idriss AJRAOU**, Chef du département des affaires juridiques et foncières M. **Hafid BOUCHIKHI**, Chef du département administratif et financier M. **Farid ZIANI**, Chef du département des Opérations urbanistiques	M. **Fouad AWADA** Directeur technique des études du SDAU Directeur général adjoint de l'IAURIF M. **Victor SAID** Chef du projet du SDAU Responsable de la Mission IAURIF au Maroc M. **Jean-Louis PAGES** Architecte Urbaniste Conseiller technique principal du projet

Experts thématiques

AUC	IAURIF
Environnement, écologie, paysages et réseaux divers	
Mme Badia Zouhal, Ingénieur (génie civil) M. Said Lahlimi, Ingénieur (génie civil).	M. Bernard Cauchetier, ingénieur géologue écologue M. Ludovic Faytre, ingénieur environnement M. Pierre-Marie Tricaud, architecte-paysagiste
Mobilité, circulation et transports	
M. Said Lahlimi, Ingénieur (génie civil).	M. Bernard Etteinger, ingénieur transports, architecte, urbaniste Mme Lydia Mykolenko, socio-économiste transports
Démographie, habitat et cadre de vie	
M. Hassan Rabbaj, Economiste M. Mohamed Mourafik, Ingénieur statisticien	Mme Christine Corbillé, directrice DDHEGL, économiste démographe spécialiste du logement M. Philippe Louchart, économiste démographe
Développement économique, touristique et équipements structurants	
Mme Latifa Bencherki, Economiste démographe Mlle Hakima Azemmou, architecte (ENA) M. Mustapha El Hannouchi, gestionnaire ISCAE	Mme Carole Delaporte-Bollero, économiste-urbaniste M. Jean-François Saigault, géographe-urbaniste, immobilier d'entreprises Mme Hélène Sallet-Lavorel, spécialiste tourisme et loisirs
Urbanisme et aménagement territorial	
Mme Chourouk Delfi, architecte-urbaniste Mme Salima Slaoui, architecte (DPLG)	M. Fouad Awada, architecte-urbaniste M. Jean-Louis Pagès, architecte-urbaniste M. Victor Said, architecte-urbaniste Mlle Gwenaëlle Zunino, architecte-urbaniste Mlle Salma Dioury, architecte - urbaniste
Approche réglementaire et juridique	
M. Mohamed Beladel, Sociologue urbaniste	Mme Sandrine Barreiro, juriste
Système d'Information Géographique (SIG) et expression cartographique	
M. Ali Lahlou, Ingénieur M. Nabil Ikama, Ingénieur SIG	Mme Sophie Foulard, géomaticienne SIG M.Michel Hénin, directeur SIGR - IdF Mlle Sylvie Castano, cartographe maquettiste M. Ronan Lesergent, cartographe stagiaire